FLOTA POLSKA

Nr. 31 1936



GENERAŁ FELICJAN SŁAWOJ-SKŁADKOWSKI — PREZES RADY MINISTRÓW I MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH

Cena 2 zł.

FLOTA POLSKA

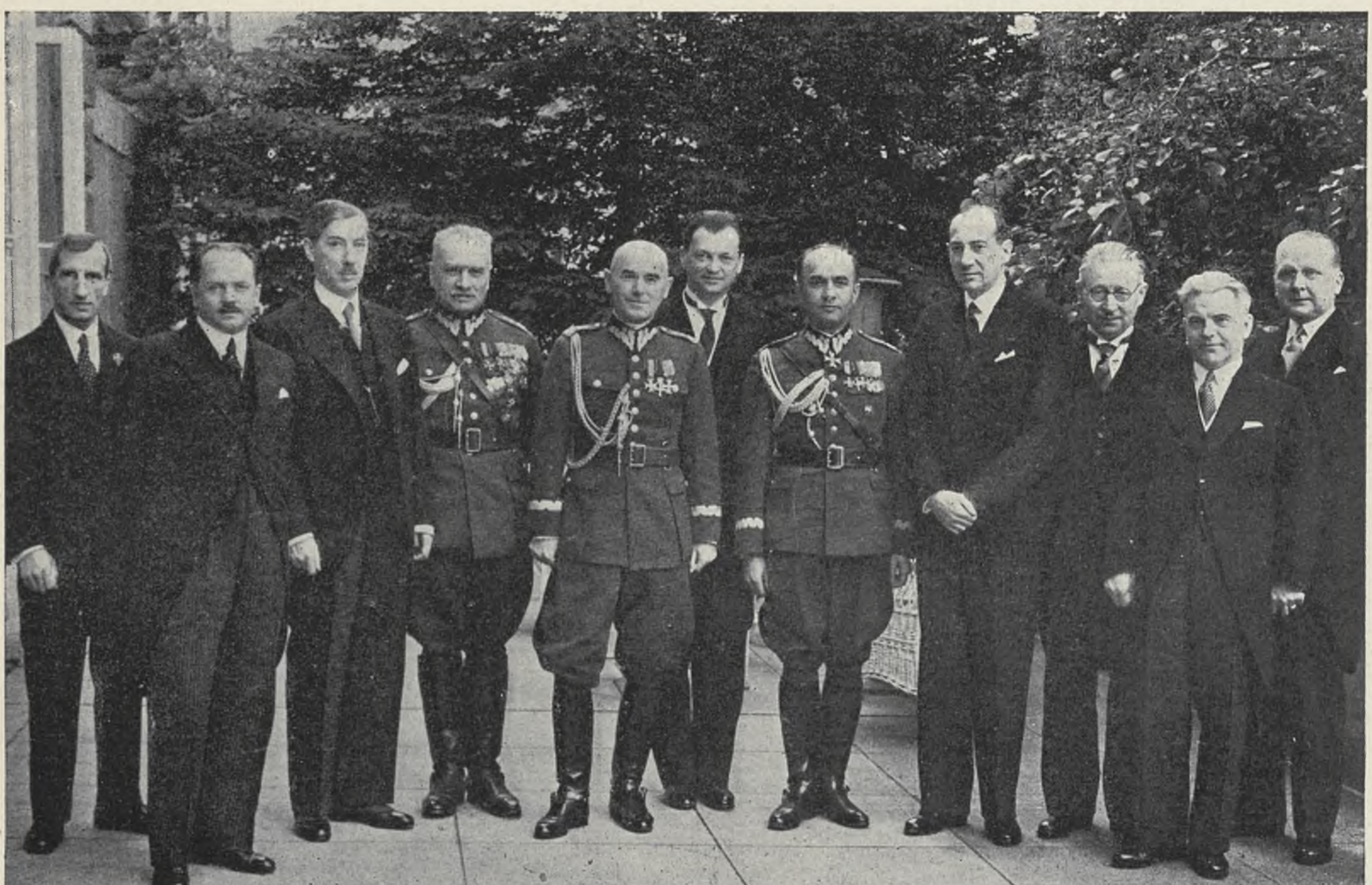
czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok IX Warszawa, 1936 r. Nr. 31

NUMER TEN JEST POŚWIĘCONY KOMUNIKACJI WODNEJ ŚRÓDLĄDOWEJ, LINJOM KOLEJOWYM I LOTNICZYM, JAKO ZAPLECZU ŻEGLUGI MORSKIEJ

NOWY RZĄD RZECZYPOSPOLITEJ



Od strony lewej stoją pp.: Juljusz Poniatowski — minister rolnictwa i reform rolnych, Marjan Zyndram-Kościałkowski — minister opieki społecznej, inż. Eugenjusz Kwiatkowski — vicepremjer i minister skarbu, gen. Felicjan Sławoj-Składkowski — prezes rady ministrów i minister spraw wewnętrznych, gen. E. Rydz-Śmigły — gener. inspektor armji, Witold Grabowski — minister sprawiedliwości, gen. Tadeusz Kasprzycki — minister spraw wojskowych, płk. Józef Beck — minister spraw zagranicznych, prof. Wojciech Świętosławski — minister wyznań religijnych i oświecenia publicznego, płk. Juljusz Ulrych — minister komunikacji, płk. inż. Emil Kaliński — minister poczt i telegrafów. Prócz obecnych tu pp. ministrów w skład gabinetu gen. Sławoj-Składkowskiego wchodzi p. Antoni Roman — minister przemysłu i handlu.



Podsekretarz stanu w Ministerstwie Komunikacji
Inż. Aleksander Bobkowski



Inż. Piasecki, podsekretarz stanu w Ministerstwie Komunikacji

TOMASZ KS. LUBOMIRSKI *)

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Twórcy Polskich Kolei Państwowych *) mogą z dumą i równocześnie z przerażeniem przypomnieć sobie, jakich niesłychanych wysiłków wymagały stworzenie i organizacja sieci kolejowej w Odrodzonej Polsce. Specjalnie trudne warunki, w jakich prace te podjęte zostały, muszą wzbudzić podziw dla narodu, którego siły moralne (w tym wypadku kolejarze) wibrujące głębokim patrjotyzmem, dokonały gigantycznego dzieła, bez pomocy zasadniczych środków technicznych i finansowych. Odrodzenie Polski z rąk okupantów, oddaje do dyspozycji twórców kolejnictwa Polskiego sieć kolejową, nietylko zniszczoną przez działania wojenne, lecz w dodatku rozczłonkowaną na trzy różniące się wzajemnie strefy, na trzy kolidujące ze sobą administracje, podlegające trzem różnym systemom monetarnym. Ilość kilometrów bieżących linij kolejowych normalnych i typu rosyjskiego, odebranych z rąk okupantów, wyrażała się cyfrą 15.800 i około 800 km linij strategicznych, wybudowanych w okresie wojny światowej. Podana wyżej ogólna cyfra kilometrów składała się z 5.500 km linij zaboru niemieckiego, 4.200 km zaboru austrjackiego i 6.600 km rosyjskiego (łącznie z linjami prywatnemi). Całkowita sieć kolejowa znajdowała się w stanie zniszczenia i kompletnego zaniedbania i wymagała nietylko natychmiastowej odbudowy, ale także i znacznego rozszerzenia, przez stworzenie nowych połączeń, oraz znormalizowanie dawnych torów, rozpiętość których różniła się w zależności od potrzeb strategicznych dawnych okupantów. Odzyskanie Polskiego wybrzeża wywołało konieczność wybudowania nowych linij, jak Kutno—Strzałkowo (111 km), Kokoszki—Gdynia (23 km) i Puck—Hel (44 km). Z liczby 11.000 mostów, położonych na torach kolejowych, około 3.000 zostało kompletnie zniszczonych, a więcej niż 2.000 uszkodzonych, wśród nich prawie wszystkie duże mosty, które bądź zupełnie nie egzystowały, bądź też prowizorycznie zostały przez okupantów odremontowane. Jeżeli do tego stanu rzeczy dodamy brak taboru kolejowego, brak budynków i warsztatów, brak wszelkich materjałów i narzędzi, brak personelu wreszcie brak zasobów pieniężnych, to otrzymamy żałosny obraz gospodarki kolejowej w momencie objęcia jej przez P. K. P.

Najcięższe chwile przeżyły koleje Polskie w okresie wojny bolszewickiej, lecz zaznaczyć należy, że i wówczas nie stanęły nawet na jeden dzień, wydatnie obsługując zaopatrzenie wojska i podtrzymując na zadawalniającym poziomie ruch towarowy wewnątrz kraju. Do prawdziwie intensywnej i twórczej pracy przystąpiono dopiero po zawarciu pokoju. Odbudowano 40.000 metrów bieżących zniszczonych mostów, położono na głównych magistralach 5.200 km nowych szyn ciężkiego typu S, o wadze 42 kg 5 i typu C o wadze 48 kg. Zużyte, lecz zdatne jeszcze do użycia szyny, przełożono na linje o drugorzędnem znaczeniu.

W dobie dzisiejszej 40% linji kolejowych posiada szyny o wadze od 41 kg wzwyż, 35% szyny od 33—41 kg a tylko 25% szyn o wadze niższej. W latach 1919—1934 położono około 40 miljonów nowych podkładów kolejowych, wykonanych przeważnie z impregnowanej sosny i impregnowanego dębu. W dalszym ciągu zmienia się około 2 miljonów podkładów rocznie. Równocześnie zastosowano niektóre najnowsze urządzenia w celu konserwacji torów, zmniejszenia kosztów utrzymania, zwiększenia szybkości i ciężaru pociągów. W czasie wojny uległo zniszczeniu około 4.000 budynków kolejowych, w tej liczbie 80% urządzeń wodociągowych, 65% dworców kolejowych i około 60% magazynów i warsztatów. Instalacje telegraficzne i telefoniczne znajdowały się w rozpaczliwym stanie, system blokadowy i centralizacja zwrotnic były zupełnie zniszczone. Trzeba było odbudować 574 dworców kolejowych i przystanków, 506 magazynów towarowych, 489 wież ciśnień (stacji wodnych), 78 parowozowni i warsztatów kolejowych oraz przeszło 3.000 budynków mieszkalnych i służbowych. Równocześnie powiększono dworce w Krakowie, Kutnie, Zebrzydowicach i przystąpiono do budowy dworca centralnego w Warszawie, wraz z elektryfikacją całego węzła kolejowego. Ważnym czynnikiem w gospodarce kolei państwowych było dostosowanie sieci kolejowej do potrzeb i nowych wymagań państwowych, a w pierwszym rzędzie dobudowanie nowych linij o charakterze strategicznym i zastępujących te odcinki torów, jakie

---

*) Dane w/g pracy inż. Juljana Ginsberta „Les Chemins de fer de l'Etat Polonais“.

przez odcięcie granic znalazły się na terenie państw ościennych. Na samym Górnym Śląsku przeciągnięto 165 km nowych linij, w tej liczbie 115 km linji Kalety — Podzamcze, stanowiącej część składową magistrali, łączącej Śląsk z Bałtykiem. Prócz nowych linij rekonstruowano i wzmocniono cały szereg innych o znaczeniu lokalnem, z których część włączoną została do sieci o pierwszorzędnem znaczeniu i dostosowana do ruchu pociągów pośpiesznych o wadze 450 ton, osiągających szybkość niekiedy 100 km na godzinę (odcinek Poznań—Strzałkowo).

Z wyżej wymienionych względów również i wiele węzłowych stacji utraciło swój pierwotny doniosły charakter, natomiast mniejsze stacje i przystanki zostały rozbudowane i dostosowane do potrzeb tranzytu międzynarodowego. Unifikacja gospodarki kolejowej, a także taboru kolejowego, sygnalizacji i różnych systemów hamulców, również przyczyniła niemało kłopotów i pochłonęła dużo czasu. Ustawa kolejowa równocześnie uległa zmodyfikowaniu i ujednostajnieniu, z zachowaniem wszelkich środków ostrożności, aby zbytnim pośpiechem nie wprowadzić chaosu w życiu ekonomicznem kraju. Do stałego rozkładu jazdy zostały wciągnięte i pociągi towarowe, które za czasów okupantów kursowały dowolnie. Organem naczelnym całej organizacji P. K. P. zostało Ministerstwo Komunikacji, obejmujące wszystkie resorty komunikacji, jak koleje, drogi lądowe, drogi wodne i lotnictwo cywilne. Sieć kolejowa podzielona została na osiem dyrekcyj regjonalnych: Warszawa, Radom, Kraków, Poznań, Toruń, Lwów, Wilno i Katowice,—wszystkie pod kontrolą Generalnej Inspekcji Ministerstwa Komunikacji. Tabor kolejowy, jaki znajdował się w Polsce w momencie jej odrodzenia, wyrażał się cyfrowo w sumie 2.100 parowozów, z których połowa była nie do użycia, 2.900 wagonów pasażerskich i 11.500 wagonów towarowych. Pierwsze uzupełnienie taboru otrzymano z Francji, następne z „repartycji" niemieckiej, austrjackiej i rosyjskiej. Już w 1924 roku Polska znajduje się w posiadaniu 4.762 parowozów, 10.379 wagonów pasażerskich, oraz 111.092 wagonów towarowych Dalsze zakupy uskutecznione w Ameryce wzbogaciły tabor o 667 parowozów, 237 wagonów pasażerskich i 15.500 wagonów towarowych, 80 wagonów sanitarnych, otrzymała Polska w tym czasie w darze od Ameryki. Stan, w jakim wówczas znajdował się tabor kolejowy był naprawdę rozpaczliwy (prócz nowonabytego). Wszystko było zniszczone, zużyte, wagony bez szyb, bez funkcjonujących hamulców, bez oświetlenia i bez ogrzewania. Armatura części miedzianych była zerwaną i zastąpiona żelazną, a gumowa armatura kanalizacyjna zastąpiona metalową i płócienną. Duża ilość wagonów towarowych krytą była jedynie kartonem. Brak warsztatów uniemożliwiał szybki remont zużytych i brakujących części.

Kwestja budowy nowych wagonów nie przedstawiała technicznie tak wielkich trudności, gdyż na terytorjum Polski znajdowały się przedsiębiorstwa, które jeszcze przed wojną przystosowane były do tej produkcji, a mianowicie Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie i L. Zieleniewski w Sanoku. Równocześnie trzy nowe przedsiębiorstwa zostały w tymże celu zorganizowane i powiększone: H. Cegielski w Poznaniu, Wagon w Ostrowiu, później przeistoczony w Państwowe Warsztaty i wreszcie Huty Królewskie i Laura w Katowicach. Znacznie gorzej przedstawiała się sprawa fabrykacji parowozów, dotychczas w Polsce mało znanej. W programie Ministerstwa Komunikacji było wykonanie w Polsce w przeciągu lat dziesięciu 2.600 parowozów i 80.000 wagonów, która to liczba została, ze względu na kryzys światowy, znacznie zredukowana. Tem niemniej w 1923 roku trzy przedsiębiorstwa, Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie, Parowóz w Warszawie i wyżej wymieniony H. Cegielski, otrzymały zamówienia i rozpoczęły produkcję w dziale fabrykacji lokomotyw. Z ramienia Ministerstwa Komunikacji została wyłoniona specjalna komisja, która łącznie z fachowemi czynnikami wymienionych przedsiębiorstw opracowała i stworzyła 9 zasadniczych typów parowozów:

1. Parowoz 1 — 4 — 0, znak Tr. 21, dla średnich pociągow towarowych,
2. Parowóz 1 — 5 — 0, znak Ty 23, dla ciężkich pociągów towarowych;
3. Parowóz 2 — 3 — 0, znak Ok. 22, dla pociągów pasażerskich i lekkich pośpiesznych;
4. Parowóz 2 — 4 — 0, znak Os 24, dla ciężkich pociągów pasażerskich, na torach niewytrzymujących ciężaru ponad 16 ton na oś;
5. Parowóz-tendrzak 1—3—1, znak OKl 27, dla ruchu podmiejskiego;
6. Parowóz 1 — 4 — 1, znak Pt 31, dla ciężkich pośpiesznych pociągów;
7. Parowóz 1 — 4 — 0, znak Tr 12, dla pociągów towarowych na torach o słabszej konstrukcji (14,5 ton na oś);
8. Parowóz 2 — 4 — 1, znak Pu 29, dla ciężkich pociągów pośpiesznych; przezna-



Niedawno wybudowany gmach centrali Ministerstwa Komunikacji w Warszawie

czonych specjalnie dla tranzytu niemieckiego;

9. Parowóz-tendrzak 1—5—1, znak OKz 32, dla górskich pociągów pośpiesznych.

W krotkim przeciągu czasu polskie fabryki parowozów tak potrafiły rozwinąć swoją produkcję, że pracują nietylko na potrzeby kraju, lecz również zaopatrują zagranicę w lokomotywy polskiej konstrukcji. Niektóre typy, jak parowóz „Pt 31“ wykonany w warsztatach Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie i typ górski „OKz 32“, konstrukcji fabryki H. Cegielski w Poznaniu, zyskały sobie słusznie ogólne uznanie na forum kolejnictwa światowego. W końcu 1934 r. tabor kolejowy przedstawia się cyfrowo: 5.356 lokomotyw, 12.028 wagonów pasażerskich i 153.720 wagonów towarowych. Należy zaznaczać, że stopniowo stare i zużyte typy parowozów i wagonów zostały wycofane z użycia tak, że w dobie dzisiejszej 23% taboru parowozowego stanowią jednostki o wieku do lat 10-u, 30% od 10 — 20 lat, a reszta przedstawia rezerwę, podlegającą stałej zamianie na materjał nowowyprodukowany, zaopatrzony we wszystkie nowoczesne urządzenia. Tabor wagonów pasażerskich w 15% wykonany jest z materjału metalowego i posiada 50.000 miejsc siedzących częściowo zamienianych na miejsca leżące, bez żadnych z tej racji dodatkowych opłat dla pasażerów.

W 1934 roku liczba wagonów pasażerskich była następująca: wagonow I kl. — 139, II — 2.212, III — 6,045 i 3,632 wozów bagażowych i pocztowych. Prócz tych kursują w Polsce wagony sypialne i restauracyjne, w liczbie 101, należące do Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych. Liczba pasażerów przewieziona w ciągu jednego roku osiągnęła swój punkt kulminacyjny w 1928 roku i wyraziła się cyfrą 174.000.000. Na skutek kryzysu ilość pasażerów w r. 1932 zmniejszyła się do 113.000.000, jednak w roku 1934 podniosła się zuowu do 150 miljonów. Pociągi popularne przewiozły rocznie około 200.000 pasażerów. Koleje wąskotorowe w tym samym okresie czasu około 800.000. Przewozy towarowe w roku 1929 wyniosły 85.862.000 ton, lecz i te również później uległy poważniejszej zniżce, aby w roku 1934 dojść, lekko zwyżkując, do cyfry 54.897.000 tonn. Wpływy gotówkowe, które w czasie „prosperity“ osiągnęły 1.596.905 000 złotych, zmniejszyły się procentowo w stosunku do ruchu pasażerskiego i towarowego, redukcja jednak personelu i zarobków utrzymała równowagę budżetową. Kwestja taryf przewozowych była również ważnym czynnikiem w polityce ekonomicznej Polski i zgodnie z ogólnym programem Rządu uległa deflacji, wyrażającej się w zniżce od 10—15% w zależności od jakości przewożonych towarów. Wszystkie produkty, przeznaczone na eksport otrzymały ulgi w taryfach przewozowych. W ten sposób w jednej dziedzinie węglowej koleje państwowe zrezygnowały z 20 miljonów złotych wpływu. Przy imporcie, towary konieczne dla ekonomicznego rozwoju kraju, również korzystają z podobnych ulg przewozowych.

W zakończeniu należy dodać, że w Polsce powstaje sieć komunikacji błyskawicznej, obsługiwanej przez wagony motorowe. Typem najwięcej odpowiednim okazały się wagony motorowe, zaopatrzone w silniki Diesel-Saurer, licencję na fabrykację których zakupiły Państwowe Zakłady Inżynierji. W konstrukcji tych wozów motorowych specjalizują się Lilpop, Rau i Loewenstein oraz H. Cegielski.

Na dzień 1 stycznia 1934 roku majątek Polskich Kolei Państwowych był oszacowany na 8 miljonów złotych.

Polskie Koleje Państwowe, chociaż może mniej zasobne w nowoczesne urządzenia i mniej szybkie w stosunku do dużych linij zachodniej Europy i Ameryki Północnej, tem niemniej znane są wszędzie ze swego komfortu, punktualności i bezpieczeństwa. Jednem słowem, w warunkach naprawdę trudnych, zostało dokonane dzieło o doniosłem znaczeniu cywilizacyjnem, z którego korzysta nietylko Polska, lecz zarazem i cała ludzkość.

LINJA KOLEJOWA ŚLĄSK—BAŁTYK

Otwarta 1.III — 1933 r. linja kolejowa Śląsk—Bałtyk, jest z pewnością największą i najpoważniejszą magistralą ze zbudowanych po wojnie linji kolejowych w środkowej Europie. Początek bierze ona w Herbach Nowych (stacji kolejowej odcinka Kalety—Podzamcze) na 72 klm od Katowic, poczem biegnie przez Kłobuck—Siemkowice (skąd projektowane jest połączenie z Częstochową), Karsznice (gdzie kilkoma odnogami łączy się z linją kolejową Łódź—Ostrów Wielkopolski), dalej przez Szadek, Otok, Poddębice, Ponętów, Piotrków Kujawski do Inowrocławia. Tutaj łączy się z 22 klm odcinkiem, dawnej dwutorowej linji Inowrocław — Bydgoszcz i od Nowej Wsi Wielkiej biegnie znowu bałtyckim szlakiem, przez Kapuściska do Maksymiljanowa (z ominięciem węzła Bydgoskiego), skąd rozpoczyna się, długa na 171 klm, nowa linja bałtycka, otwarta w listopadzie 1930 r. Trasa tej linji biegnie przez Wierzchucin, Kościerzynę, Gołubie, Żukowa do Osowa i stąd szerokiemi serpentynami opuszcza się, przez Kack Wielki, do Gdyni.

Prace na tej linji nie należały do łatwych. Trudności polegały na przezwyciężeniu na trasie różnic poziomów (odcinek Osowa—Gdynia), jak również na dostosowaniu do warunków pierwszorzędnej magistrali niektórych dawniej budowanych odcinków o drugorzędnem znaczeniu (Gołubie — Kościerzyna) wreszcie na wykonaniu robót, w dość przykrym terenie, pojezierza Kartuskiego.

Linja przecina kilka większych rzek, jak Warta, Liswarta, Brda, Czarna Woda i Słupica, na których zbudowano szereg mostów i wiaduktów na skrzyżowaniach torów. O rozmiarach i rozpiętości robót świadczą najlepiej cyfry. Przy budowie torów, roboty ziemne wyrażają się imponującą liczbą 20.300.000 m³; podkładów zużyto 1.240.000 sztuk; szyn żelaznych około 79.400 tonn; budynki stacyjne i domy mieszkalne zajęły około 80.000 m². Całkowity koszt budowy koleji wyrażał się sumą 250 miljonów złotych, a długość jej wynosi 479 klm, z których 22 klm. zużytkowano z dawniej istniejącej dwutorowej linji. Początkowe roboty przy budowie, w części południowej i północnej linji, rozpoczęte jeszcze w 1925 r. prowadzone były na koszt Skarbu Państwa Polskiego. Wybudowanie środ-



Mapka linji kolejowej Górny Śląsk — Bałtyk.

kowego odcinka, jak również i wykończenie robót na reszcie trasy zrealizowano dzięki pożyczce uzyskanej od konsorcjum Schneider Creuzot w Paryżu i Banque des Pays du Nord, działających, przez założone w Polsce w 1928 r., Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe S. A. Towarzystwo to, w skład którego weszli delegaci rządu polskiego i przedstawicieli kapitału francuskiego, uzyskało do roku 1975 koncesję na eksploatację nowej kolei z warunkiem zakupu taboru kolejowego, oraz zwrotu kwot inwestowanych przez Skarb Państwa na zapoczątkowanie robót. Na poczet tej należności Towarzystwo Francusko-Polskie wpłaciło już 65 miljonów fr. fr. Kapitał obligacyjny inwestowany całkowicie przez Towarzystwo w budowę koleji, wynosi 400 miljonów fr. fr. i podzielony jest na 400.000 sztuk obligacji, po 1.000 fr. fr. nominalnej wartości każda. Na skutek komplikacji zaszłych na rynku francuskim, w sprawie zrealizowania dalszych transz pożyczki, zarząd tymczasowy linji objęły Polskie Koleje Państwowe z tem, że po pewnym czasie, eksploatację przejmie Towarzystwo Francusko-Polskie Czysty dochód, za okres 10-ciu miesięcy 1933 r, wyniósł 1.023.586 zł. 49 gr., a w następnym 1934 roku zysk ten wzrósł do sumy 2.270.117 zł. 64 gr.

Ilość pociągów kursujących obecnie na linji, w liczbie 21 na dobę, zamiast 14 w latach poprzednich potwierdza stały rozwój ruchu i duży wzrost dochodowości koleji. Rentowność linji kolejowej Śląsk—Bałtyk, obliczonej na przewóz 15 miljonów tonn węgla rocznie, wskazuje na doniosłe znaczenie gospodarcze, jakie stwarza połączenie uprzemysłowionego Śląska z ziemią poznańską i pomorską i z morzem. Połączenie to jest również i symbolem duchowego zespolenia zachodnich dzielnic Polski, świadczącem o ich narodowej i państwowej nierozerwalności. *T. L.*

POLSKA KOMUNIKACJA POWIETRZNA

POLSKA JAKO TEREN ŚWIATOWEJ KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ.

Tysiąckilometrowe gościńce, biegnące wszerz i wzdłuż poprzez przestworza Polski, stanowią dużą wartość zarówno dla komunikacji wewnętrznej krajowej jak i międzynarodowej.

Z jednej strony na $^4/_5$ całego ogromnego obszaru (388.600 km kw) Polski ciągną się równiny, stanowiące jakoby jedno wielkie lotnisko, a klimat Polski pozwala utrzymywać regularną komunikację powietrzną przez cały rok bez przerwy, z drugiej zaś w Polsce krzyżują się najkrótsze drogi, łączące państwa zachodnie ze wschodnio-europejskiemi i z Azją oraz biegnące z północy na południe ze Skandynawji na Bałkany i do Azji Mniejszej.

Do tych warunków naturalnych dodać jeszcze należy organizację urządzeń naziemnych, które zapewniają komunikacji lotniczej sprawne funkcjonowanie, jak porty lotnicze, wyposażone w stacje radjowe, obszerne hangary, budynki administracyjne, wszystkie inne nowoczesne urządzenia, sieć meteorologiczną i t. d.

EKSPLOATACJA POLSKICH SZLAKÓW KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ.

Do końca roku 1928 eksploatacja polskich linji lotniczych spoczywała w rękach prywatnych, a sieć komunikacji powietrznej ulegając ustawicznym zmianom, obejmowała z miast polskich: Warszawę, Kraków, Lwów, Łódź i Poznań, w. m. Gdańsk, z zagranicznych zaś Brno i Wiedeń. Ponadto udzielono zezwolenia na obsługę szlaku powietrznego Warszawa-Praga zagranicznemu towarzystwu komunikacji powietrznej, które dotychczas linję tę eksploatuje.

Drugi okres eksploatacji polskiego lotnictwa komunikacyjnego rozpoczął się z dn. 1 stycznia 1929 r. powołaniem do życia instytucji państwowo-samorządowej p. n. Polskie Linje Lotnicze „LOT".

Udziałowcami P. L. L. „LOT", których formą prawną jest spółka z ograniczoną odpowiedzialnością o kapitale zakładowym 8.000.000 zł. jest skarb państwa oraz samorządy.

Rada nadzorcza P. L. L. „LOT" składa się z delegatów Ministerstw: Komunikacji, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Skarbu, Spraw Wewnętrznych oraz zainteresowanych samorządów.

ROZWÓJ SIECI POLSKIEJ KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ.

r. 1922 — Gdańsk-Warszawa-Lwów,
„ 1923 — Warszawa-Kraków,
„ 1925 — Warszawa-Poznań,
„ 1925 — Kraków-Wiedeń (do r 1935),
„ 1929 — Warszawa-Katowice,
„ 1930 — Lwów-Czerniowce-Bukareszt,
„ 1931 — Bukareszt-Sofja-Saloniki,
„ 1932 — Warszawa-Wilno-Ryga-Tallin,
„ 1931 — Poznań-Berlin (w pool'u z D. L. H.),
„ 1935 — Gdynia-Gdańsk-Warszawa.

W poszczególnych latach prowizorycznie utrzymywana była również komunikacja na linjach: Poznań—Łódź—Warszawa, Warszawa — Bydgoszcz — Gdańsk, Bydgoszcz—Poznań, Katowice—Lwów, Kraków—Katowice, Kraków—Lwów.

SAMOLOTY POLSKIEJ KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ.

W latach 1922 do 1928 polska komunikacja powietrzna posługiwała się samolotami typu „Junkers F. 13" i „Farman". W r. 1929 samoloty typu „Farman" zostały wycofane i zastąpione samolotami typu „Fokker F. VII" jedno i trzysilnikowemi (te ostatnie budowane były w Polsce na podstawie licencji). Od r. 1930 zaczęto używać również samolotów konstrukcji polskiej „D.W. S. 24".

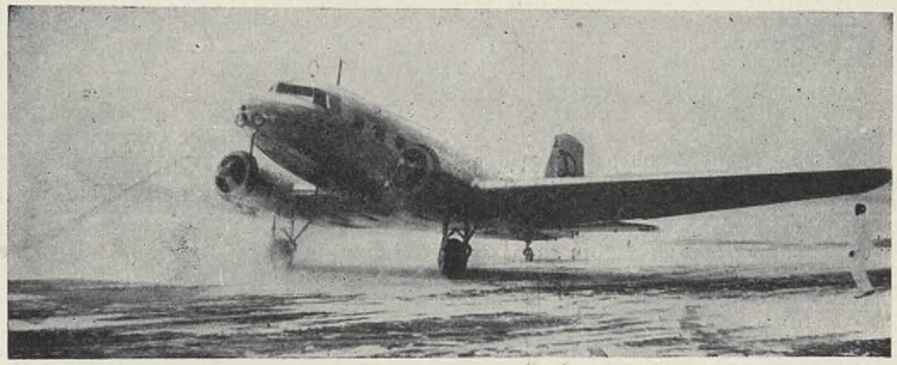
W r. 1935 samoloty typu „Junkers" zostały wycofane z linji przyczem nabyto samoloty, rozwijające szybkość maksymalną ponad 300 km/godz. typu „Douglas D. C. 2" i „Lockheed-Electra".

Obecnie na wszystkich polskich linjach lotniczych kursują wyłącznie samoloty wielosilnikowe, podczas gdy samoloty jednosilnikowe wykorzystywane są wyłącznie do lotów okrężnych nad miastami i do celów aerofotogrametrycznych.

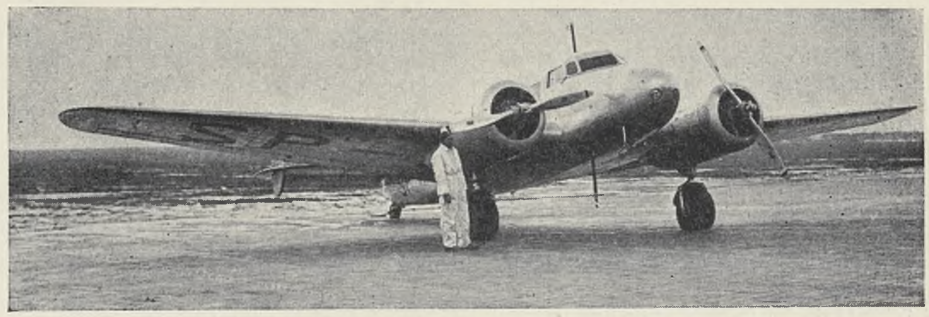
AEROFOTOGRAMETRJA.

Poza komunikacją P. L. L. „LOT" zajmują się aerofotogrametrją. Odnośny Wydział, który istnieje od r. 1930 wykonywuje, plany sytuacyjne i wysokościowe dla celów gospodarczych i ewidencyjnych, regulacji miast i rzek, rejestracji zabytków architektonicznych i t. d. Wydział Aerofotogrametryczny P. L. L. „LOT" poza licznemi pracami, wykonanemi dla samorządów i osób prywatnych, opracował bardzo poważną ilość zdjęć z Polesia w związku z meljoracją tej olbrzymiej połaci Polski (55.000 km kw).

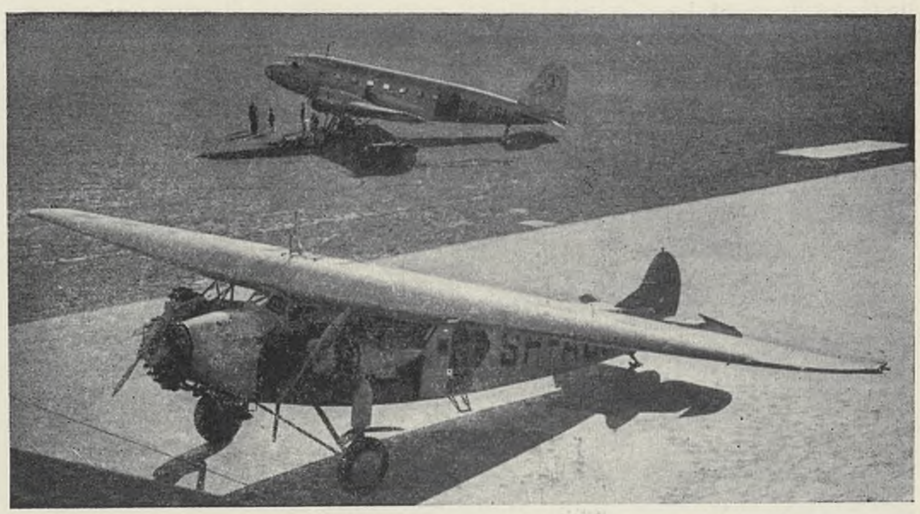
NOWE TYPY SAMOLOTÓW PASAŻERSKICH POLSKICH LINJI LOTNICZYCH „LOT"



Samolot typu „Douglas D. C. 2" na 14 miejsc poza obsługą



Samolot polskich Linji Lotniczych „Lot" typu Lockheed Elektra na 10-u pasażerów.



Na pierwszym planie samolot typu „Fokker F. VII" na 10-u pasażerów, na drugim planie „Douglas D. C. 2" na 14-u pasażerów.

INŻ. HERBICH HENRYK:

PIĘCIOLETNI PROGRAM ROBÓT WODNYCH

Opracowany w Biurze Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji, 5-letni program robót wodnych w Polsce obejmuje: 1) budowę zbiorników retencyjnych z jednoczesnem wyzyskaniem sił wodnych; 2) regulację Wisły wraz z rozbudową urządzeń, zmierzających do usprawnienia żeglugi; 3) usprawnienie wschodnich dróg wodnych; 4) usprawnienie zachodnich dróg wodnych i 5) utrzymanie szlaku, tyczenie nurtu, utrzymanie i eksploatacja taboru pływającego.

Pierwsza grupa robót obejmuje zagadnienie walki z dotkliwemi skutkami powodzi, przez uregulowanie przepływów wielkich wód i powstrzymanie ruchu rumowiska za pomocą budowy dużych zbiorników i zabudowania potoków i rzek górskich. Równoczesne wytworzenie sztucznych spadów przez budowę zapór (czyli przegród dolinowych) pozwoli na wykorzystanie energji wody dla zasilenia państwowych linji wysokiego napięcia. Ponadto zbiorniki retencyjne oddziaływać będą korzystnie na warunki żeglowności na Wiśle przez zwiększenie przepływu wody w okresach posuchy.

Pięcioletni program przewiduje w pierwszym rzędzie dokończenie budowy zapory w Porąbce na Sole. Utworzony zbiornik posiadać będzie znaczny wpływ na przebieg fali powodziowej na Wiśle pod Krakowem oraz na podniesienie niskich stanów wody Wisły na tym odcinku. Termin ukończenia budowy tego zbiornika przewidziany jest na jesieni bieżącego roku. Kwoty potrzebne na wykończenie tej budowli wyniosą sumę zł. 5,2 mil. Zbiornik ten w pierwszym okresie lat spełniać będzie jedynie cele przeciwpowodziowe i regulacyjne, a dalsze swe zadanie energetyczne spełni po doinstalowaniu turbin i generatorów elektrycznych kosztem paru miljonów złotych.

Drugą z kolei zaporą, będącą od ub. roku w budowie, jest zapora w Rożnowie. Zbiornik Rożnowski 7-miokrotnie większy od Porąbskiego, t. j. posiadający 228 miljonów m³ pojemności, posiadać będzie znacznie większy zasięg swego wpływu dla złagodzenia skutków klęski powodzi, jak również dla poprawy warunków żeglugi na Wiśle przez zwiększenie stanów wody w okresie posuchy. Przy zaporze tej równocześnie będzie budowana elektrownia wodna i sieć wysokiego napięcia w celu wykorzystania dla celów elektryfikacyjnych olbrzymiej energji w ilości ok. 150 mio kwh rocznie przy mocy 50.000 kw. Koszt dokończenia budowy zapory w Rożnowie preliminowany jest na 31,7 miljonów złotych, a termin ukończenia budowy w końcu 1938 r.

Dla spełnienia warunku dostarczenia możliwie stałego przepływu dla celów żeglugi, przy zachowaniu równocześnie swobody energetycznej zakładowi w Rożnowie (zmienność mocy, a temsamem zmienność przepływu w ciągu doby, w zależności od zapotrzebowania energji) — przewidziana jest w programie 5-letnim budowa zbiornika wyrównawczego w Czchowie na Dunajcu (kilkanaście km poniżej Rożnowa). Koszt budowy tej zapory łącznie z zakładem elektrycznym wyniesie około 7 miljonów złotych, a budowa trwać będzie 2½ lata.

Dalsze dwa zbiorniki wodne w Czorsztynie na Dunajcu i Stróży na Rabie stanowić będą dalsze ogniwa w rozbudowie systemu zbiorników retencyjnych dla unieszkodliwienia wód powodziowych rzek karpackich i zużytkowanie ich dla celów praktycznych: energetycznych i żeglugowych. Koszt tych dwóch zbiorników preliminowany jest na około 18 miljonów złotych.

Osobne zagadnienie zbiornikowe w dorzeczu Brynicy na Śląsku ma na celu: wytworzyć sztuczne koryto Brynicy zdolne do nieszkodliwego odprowadzenia wód na przesiąkliwym terenie Zagłębia węglowego; uregulowanie odpływu wód powodziowych, przy pomocy zbiorników w Kozłowej Górze i Szarleju, oraz zasilanie w wodę (podczas niskich stanów wody) ważnej dla transportu węgla drogi wodnej na Przemszy oraz Górnej Wiśle. Budowa śląskich zbiorników i uregulowanie Brynicy, poza przytoczonemi względami technicznemi, posiada ważne znaczenie dla złagodzenia w rejonie przemysłowym.

Z programem budowy zbiorników, łączy się ściśle kwestja zabudowania potoków górskich. W pierwszych latach pięciolecia prowadzone będą przedewszystkiem zabudowania w dorzeczu Soły, Raby i Dunajca, a następnie inne dopływy karpackie Wisły, a częściowo także i dorzecze Dniestru i Prutu. Uwzględniając powyższą zasadę preliminowano na ten cel kredyt 15 miljonów złotych na całe pięciolecie.

Pięcioletni program inwestycyjny w drugiej grupie robót: „regulacja Wisły wraz z rozbudową urządzeń, zmierzających do usprawnienia żeglugi na Wiśle" — przewiduje jedynie najniezbędniejsze roboty, dla podniesienia żeglowności Wisły, odpowiadające potrzebom życia gospodarczego i stanowiące uzasadnioną technicznie i ekonomicznie całość. Uznano bowiem, że przeprowadzenie całkowitej regulacji Wisły, na co potrzeba około 600 miljonów złotych, przekracza obecne możliwości Państwa i z konieczności musi być odłożone do czasów pomyślniejszych.

Odmiennego charakteru budowle regulacyjne przewidziane są na Przemszy, gdzie wykonana zostanie t. zw. kanalizacja rzeki, przez budowę szeregu jazów, kosztem ok. 2,5 miljonów złotych. Przemsza stanowi drogę dojazdową z Zagłębia węglowego do Wisły i wymaga usprawnienia w celu dostosowania się do pokonywania, rozwi-



Przystań Lloydu Bydgoskiego na rzece Brdzie w Bydgoszczy

jającego się z roku na rok transportu węgla. Zwiększenie żeglowności Przemszy i Górnej Wisły przyniesie pożytek nietylko gospodarstwu krajowemu, ale oddziała również korzystnie na zagadnienie komunikacyjne związane z obroną Państwa.

W związku z usprawnieniem Wisły przewidziana jest również rozbudowa istniejących i budowa nowych portów.

W tej grupie robót przewidziane jest również ewentualne rozpoczęcie robót (kosztem 5 miljonów złotych) dla kanału Warszawa—Bug.

Trzecia grupa robót inwestycyjnych, mająca na celu usprawnienie wschodnich dróg wodnych, obejmuje: przebudowę kanału Królewskiego, budowę kanału Kamiennego, usprawnienie kanału Augustowskiego oraz roboty regulacyjne dla podniesienia żeglugi na Niemnie, Horyniu, Styrze, Prypeci i Bugu. Roboty te poza podniesieniem znaczenia gospodarczego Kresów Wschodnich, posiadają ścisły związek z wymaganiami obrony Państwa.

Czwarta grupa robót obejmuje usprawnienie zachodnich dróg wodnych. Do nich zaliczono: a) usprawnienie drogi wodnej Wisła — Warta, kanału Górno-Noteckiego i regulację rzeki Warty na obszarze województwa Łódzkiego kosztem około 3 miljonów złotych, b) oraz rozpoczęcie budowy kanału Gopło—Warta kosztem 2,3 miljona złotych. W granicach wyszczególnionych kwot przeprowadzona będzie odbudowa zniszczonych objektów na drodze wodnej Wisła —Warta i kanale Górno-Noteckim, niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania tych ważnych dla życia gospodarczego dróg, a w szczególności drogi wodnej Wisła — Warta, z uwagi na jej międzynarodowe tranzytowe znaczenie.

Jednocześnie prowadzona będzie regulacja rzeki Warty na obszarze województwa Łódzkiego dla ochrony brzegów i umożliwienia budowy wałów oraz stopniowego przystosowania tego odcinka, zwłaszcza od ujścia Prosny do Konina — do żeglugi i umożliwienia przejęcia ładunków towarowych po wybudowaniu kanału Warta — Gopło.

Zgodnie z programem 5-letnim pozycja 13,6 miljona złotych obejmuje stałe wydatki normalne, które ciążą na Państwie, tytułem ustawy wodnej i umów międzynarodowych, jak regulacja rzek granicznych, utrzymanie tranzytowych dróg wodnych, konserwacja i utrzymanie taboru pływającego. Reasumując powyższe, ogólna kwota projektowana na okres 5-letni wynosi 168 miljonów złotych. W tem gros wydatków stanowi robocizna. Ilość podstawowych materjałów, które byłyby zużyte przy wykonaniu tego programu inwestycyjnego, przedstawiają się następująco: cementu—153.000 tonn, konstrukcji żelaznych — 18.000 tonn, drzewa—15.000 m³, faszyny—9.000.000 m³, drutu do faszyny—108 milj.sztuk, siatki drucianej—800 tonn i kamienia—1.300.000 m³.

Program ten w czasie wykonywania może oczywiście uledz zmianom w zależności od kompresji budżetowych, pomimo, iż inwestycje te posiadają olbrzymi zasięg wpływów na inne dziedziny gospodarstwa narodowego i dają możność zatrudnienia stosunkowo znacznej liczby bezrobotnych. Zgodnie z 5-letnim programem w roku bieżącym wykonywane będą inwestycje do wysokości 20 miljonów złotych i 2,3 miljona złotych z budżetu Państwa na normalne bieżące wydatki.

RADOSŁAW KRAJEWSKI

ŚWIATOWA POLITYKA MORSKA

Gdybyśmy pragnęli zobrazować całokształt polityki świata dość wyraziście, to w całokształcie tym uwypukliłyby się same przez się dwa większe jej kompleksy: polityka morska, czyli polityka mocarstw posiadających marynarkę wojenną i handlową, kolonje i polityka lądowych państw.

Polityka morska to polityka rządzenia światem, polityka lądowa to regionalne niejako kompleksy interesów politycznych, zmuszone do podporządkowania się polityce mocarstw morskich.

NOWY PAKT MORSKI.

Stąd też światowa polityka jest zależna nadewszystko od wzajemnego ustosunkowania się do siebie mocarstw morskich.

Od wygaśnięcia traktatu waszyngtońskiego, mocą którego wszystkie mocarstwa morskie (prócz pobitych Niemiec) zawarły między sobą układ odnośnie rozmiarów swych zbrojeń morskich, wszelkie zwoływane na tenże temat konferencje nie dawały pożądanych wyników.

Stany Zjedn. A. P. posłanowiły siły swe zrównać z siłami panującej dotychczas nad wodami świata Anglji, to samo uczyniła Japonja i nawet Niemcy wbrew klauzulom traktatu wersalskiego w początku b. r. wprost powiadomiły Anglję, że budują wielką flotę wojenną, która, jak się dziś okazuje jest jeszcze większa od zapowiadanej.

Ten stan rzeczy i różne inne zaognienia, niebezpieczne dla pokojowego współżycia narodów, wywołaływ r.b. nowy pakt, dotyczący oficjalnie ograniczenia zbrojeń, a nieoficjalne pewnej współpracy politycznej trzech mocarstw: Anglji, Stanów Zjednoczonych A. P. i Francji.

Do paktu tego przystępuje Polska i Sowiety, stawiając warunek, że ich flota na Bałtyku nie będzie mniejszą od niemieckiej, a flota wojenna na Dalekim Wschodzie będzie tych rozmiarów, by się mogła przeciwstawić agresji japońskiej. Traktat ten i cała polityka mocarstw morskich jest wyrazem czterech zaognień politycznych na globie ziemskim.

CZTERY ŚWIATOWE ZAOGNIENIA POLITYCZNE

Zamieszkiwany przez nas pucołowaty planeta, doznał ważniejszych zaognień politycznych w czterech miejscach:

1) Zaognienie nad Pacyfikiem, skąd wystąpiła bardzo ostra, dająca szybkie i dalekie przerzuty japońska ekspansja gospodarcza i polityczna.

2) Zaognienie nad Morzem Śródziemnem, gdzie wbrew wszelkim własnym zobowiązaniom Włosi, gwaranci niepodległości Abisynji, dziś rozszerzają „rzymskim mieczem“ swe kolonje afrykańskie.

3) Zaognienie w środku Europy, gdzie mimo uroczego syreniego pienia o pokoju, niebywały wzrost zbrojeń niemieckich zaniepokoił cały świat cywilizowany.

4) Zaognienie w Genewie, gdzie Liga Narodów zwija swe szczytne godła i zamienia się na luksusowy salon polityczny. Zabrakło jej wysiłku do samoobrony. Jedyni z brzeszczotem w ręku obrońcy fanatyczni jej autorytetu — bosi i ciemni abisyńczycy — padli na polu walki.

1) ZAOGNIENIE NAD PACYFIKIEM.

Ekspansja gospodarcza i polityczna Japonji przybiera coraz bardziej niepokojące rozmiary. Odczu-



Gmach Szkoły morskiej w Gdyni

wają to Sowiety, które po zabraniu im Mandżurji, dziś będącej kolonją japońską, w dalszym ciągu są niepokojone nowemi japońskiemi stale rosnącemi apetytami na dalsze terytorja sowieckie.

Odczuwają to Stany Zjedn. A. P, których interesy w Chinach i na Pacyfiku stale się krzyżują z japońskiemi.

Mało! Odczuwają to nawet Chiny i państwa wierzycielskie Chin. Państwom wierzycielskim Chin szczególnie zależy na tem, by dochody chińskich urzędów celnych nie obniżały się, gdyż od nich uzależniona jest spłata procentów za pożyczki, udzielone Chinom zagranicą. Od kwietnia roku bieżącego zaznaczył się nagły spadek pobranych opłat i wynosi niemal 50 proc. zeszłorocznych wpływów. Dla nikogo nie jest tajemnicą, iż nagła ta zniżka wywołana została ogromnym wzrostem importu towarów przeznaczonych dla Chin północnych, a kierowanych przez port japoński Dairen, znajdujący się u brzegów mandżurskich. Stąd towary przewożone są drogą lądową i bez żadnej kontroli przez strefę, kontrolowaną jedynie przez armję japońską, przedostają się wgłąb kraju. Obrót w portach Szanghaju i Tientsinu zmniejszył się wybitnie, podczas gdy Dairen jest zawalony ładunkami cukru, sztucznego jedwabiu i innemi japońskiemi produktami. Jest to właściwie prawdziwa japońska inwazja gospodarcza, odbijająca się fatalnie na handlu europejskim.

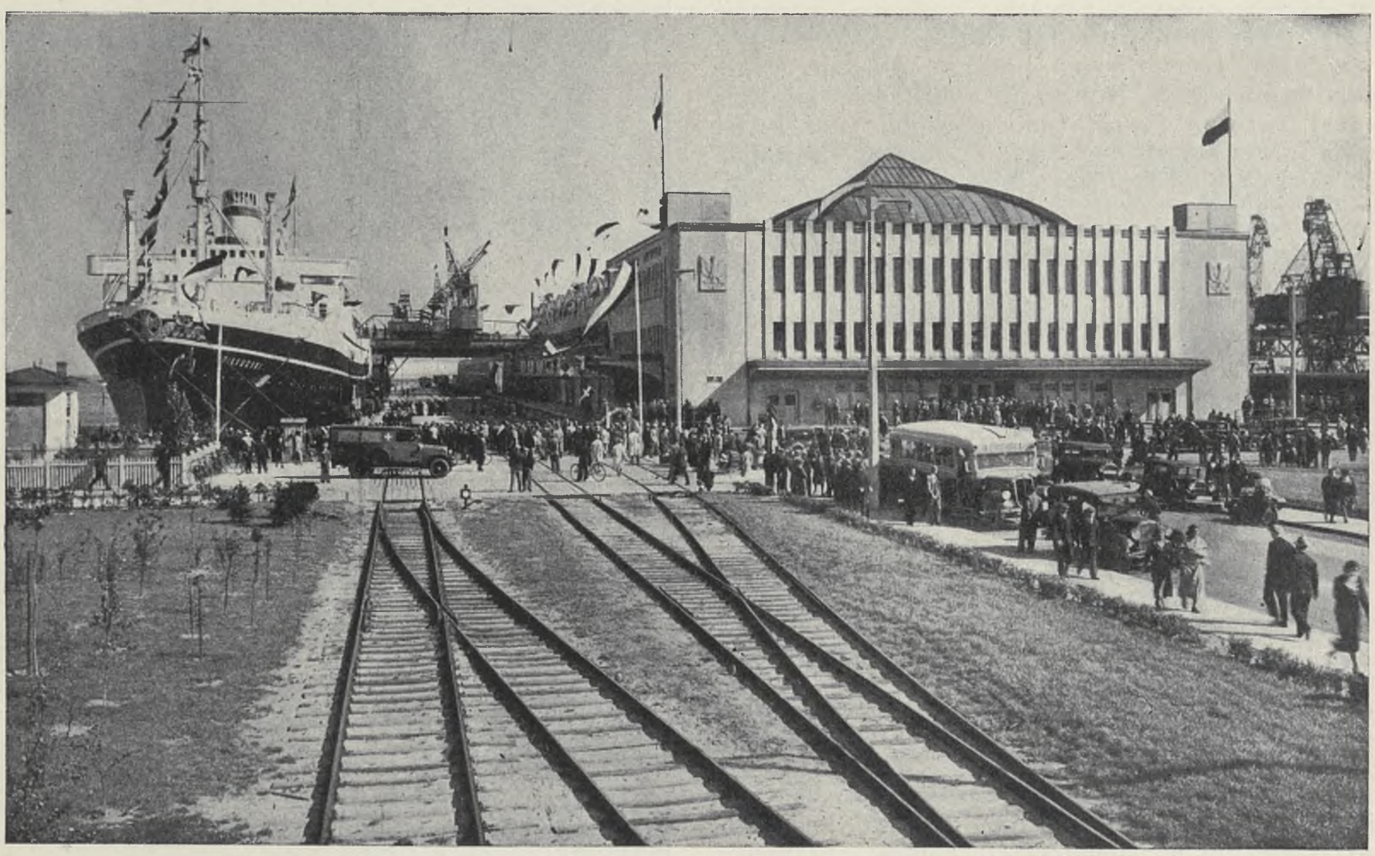
„Times“ przynosi ciekawe szczegóły o tej „japońskiej kontrabandzie". Od sierpnia 1935 roku do marca 1936 spadek wpływów z opłat celnych równał się 14 miljonom dolarów, czyli 1.700 tysiącom miesięcznie. W ciągu ubiegłego kwietnia, jakieśmy to zaznaczyli, straty wzrosły w zastraszającej progresji i już wynoszą około 10 miljonów, czyli około 400 tysięcy dziennie, co oznacza połowę tego, co dotychczas w normalnych warunkach wpływało do chińskich urzędów celnych. Stałość gospodarcza Chin jest więc zagrożona, niepodobna też zorganizować środków zapobiegawczych przeciwko kontrabandzie, uprawianej na tak szeroką skalę. Zresztą, wszelka interwencja na terenach, objętych wpływami japońskiemi, jest niemożliwa. To, co uprawia obecnie Japonja, możnaby przyrównać do... sankcyj gospodarczych przeciwko Chinom, gdyż nielegalny import pozbawia je znacznej części dochodów, zubożając tem samem skarb państwa.

Ten stan rzeczy głęboko niepokoi W. Brytanję. Dopóki poczynania Japończyków obejmowały jedynie północne Chiny. Londyn nie wyrażał zbytnich obaw, gdyż większość interesów brytyjskich wiąże się z Szanghajem, wszakże w chwili obecnej, kiedy kierunek głównej arterji handlowej został zmieniony wskutek metod, praktykowanych przez Tokio, interesy brytyjskie są bezpośrednio zagrożone.

SOJUSZ PRZECIWJAPOŃSKI SOWIETÓW, CHIN, ANGLJI I AMERYKI.

Ten stan rzeczy zaniepokoił i pobudził do czynu zawsze pełną inicjatywy i przedsiębiorczą dyplomację angielską, tem więcej, że i po Filipiny i po Australję już w marzeniach swoich wyciągają ręce ci i owi ideologowie z Tokio.

W interesie samych Chin a tembardziej Sowietów, Anglji i Ameryki jest utworzenie wspólnego frontu. Nad zmontowaniem tego frontu pracuje Anglja i Holandja, drżąca o swoje Indje, których nie jest wstanie obronić bez pomocy Anglji.



Pasażerski dworzec morski w porcie gdyńskim. S/M „Piłsudski" wrócił z podróży, pracują dźwigi bagażowe, przerzucono pomosty do przeładunku bagażu i przejścia dla pasażerów

„Daily Herald" ogłasza wywiad z marszałkiem Feng-Yuh-Suang, wiceprezesem komisji spraw wojskowych rządu nankińskiego, prawą ręką prezydenta Czang-Kai-Szeka.

Feng-Yuh-Suang oświadczył, że zbrojny opór przeciwko agresji japońskiej jest nieunikniony.

Program marszałka obejmuje: 1) sojusz chińsko-sowiecki, 2) wzmożenie chińskich ruchów patrjotycznych i istniejących ruchów antyjapońskich, 3) zagwarantowanie swobód obywatelskich w całych Chinach, 4) zorganizowanie uzbrojenia mas ludności chińskiej, 5) natychmiastowe przerwanie wojny pomiędzy rządem nankińskim a komunistami chińskimi, którzy są zdecydowanymi wrogami Japonji.

Marszałek dodał wkońcu, że jest zwolennikiem zgodnej akcji na Dalekim Wschodzie rządów brytyjskiego, sowieckiego i amerykańskiego. Przymierze tych państw przyniosłoby utrzymanie pokoju na wschodzie i zapobiegłoby wszelkim nowym podbojom Japonji.

2) ZAOGNIENIE W ŚRODKOWEJ EUROPIE.

Niezwykłe, ponad miarę istotnych potrzeb obrony zbrojenia niemieckie zaszachowały cały kontynent europejski.

O rozmiarach tych zbrojeń, które mimo tajemnicy ukryć się w całości nie dadzą, co dzień donoszą dzienniki angielskie, francuskie, codzień prawie dobitnie nadaje stacja radjowa kominternu w Moskwie.

Zbrojenia te tworzą w danej chwili od strony Francji na całej granicy jedną długą fortecę nie do przebycia.

Forteca ta ma uniemożliwić Francji wtargnięcie na terytorjum Niemiec z obowiązku np. sojuszu. Prasa czeska donosi o budowaniu we Wrocławiu (Breslau) niebywale wielkich schronów podziemnych, mogących pomieścić 3 pociągi wojska, personel kolejowy na 30 metrów pod ziemią.

Skutkiem tych zbrojeń opinja publiczna Anglji uderzyła na alarm. Izba gmin i lordów zwiększyła budżet wojska. Francja najwidoczniej poczuła się zagrożona i jęła szukać coraz szerszych sprzymierzeńców, czego wynikiem stał się zacieśniany pakt franko-sowiecki.

ZNACZENIE PAKTU FRANCUSKO-SOWIECKIEGO.

Znaczenie tego paktu w tygodniku „Savez-Vous" generał Nissel, były attaché wojskowy w Petersburgu, ocenia dość krytycznie. Stwierdza jednak:

1) że rząd sowiecki będzie miał dobrą wolę pomóc Francji,

2) że siły zbrojne Sowietów, ze względu na swoją wartość bojową, będą w stanie udzielić tej pomocy.

3) że Rosja Sowiecka nie zdradzi aljansu z Francją podczas walki, jak w r. 1917, co przedłużyło o rok trwanie wojny światowej.

Niemcy oddzielone są od Rosji Polską i Litwą tak, że nie posiadają wspólnej granicy z Sowietami. Od chwili, kiedy zaczęto mówić o pakcie wschodnim, Polska wyraźnie podkreśliła, że nie weźmie na siebie żadnego zobowiązania, które spowodowaćby mogło, że jej terytorjum stanie się terenem działań wojennych w wojnie, którąby jej bezpośrednio nie dotyczyła. Polska—zdaniem gen. Nissel'a—nie dopuści na swoje terytorjum ani wojsk rosyjskich, ani też niemieckich, a trzeba przyznać, powołując się na doświadczenia historyczne XVIII wieku, że ma rację. Polskie siły zbrojne składają się z 30 dywizji czynnych piechoty, nie licząc zmilitaryzowanego, korpusu ochrony pogranicza i związków strzeleckich, prawie tak samo łatwych do zmobilizowania, jak armja czynna. Zanim ktoś zechce pogwałcić neutralność Polski, dobrze się nad tem zastanowi.

Znamiennymi faktami jednak w ostatnich miesiącach są, co zresztą nie jest tajemnicą:

1) Budowanie przez Sowiety na Litwie i w Czechosłowacji olbrzymich baz lotniczych. (Sowiety posiadają przeszło 3.000 samolotów oficjalnie i jeszcze coś nieoficjalnie, w tem przeszło 1.000 do bombardowania. Ostatnio poczęto budować samoloty bombardowe stratosferyczne, to jest idące na wysokości 12 km z szybkością ponad 500 km na godzinę).

2) Nawiązanie stałego kontaktu Sowietów, z kierownikami sztabów głównych armji Łotewskiej, Estońskiej i Litewskiej. Były zjazdy, wizyty i rewizyty.

3) Rozbudowa szerokich wrót dla marynarki wojennej i handlowej przez Biełomorstroj, Sorokę, Murmańsk.

CO DALEJ?

Aneksja Abisynji, krach Ligi Narodów, tworzenie przez Anglję, Francję i Belgję wspólnego frontu obronnego z niedomówieniami odnośnie wschodu Europy stwarzają dla obronności Polski nowy stan rzeczy, domagający się od nas wytężonego dozbrajania.

Organ niemców czechosłowackich „Prager Tagblatt" zapowiada, że teraz należy oczekiwać zgłoszenia przez Polskę w Genewie stanowczego żądania przyznania jej kolonji, a to z tytułu należnego nam udziału w koloniach poniemieckich i niedopuszczania naszej i żydowskiej emigracji do państw europejskich i Ameryki Północnej.



„Le Document"

Nowy moździerz stosowany w okopach przez piechotę francuską

T. KS. LUBOMIRSKI

MOTORYZACJA ARMJI

Trudno jest dzisiaj orzec, jaką rolę spełni broń mechaniczna w okresie przyszłej wojny. Jest to zagadnienie nad którym głowią się sztaby generalne wszystkich państw. Dowodem tego są ostatnie manewry armji niemieckiej, francuskiej, angielskiej i włoskiej, podczas których, wprowadzono do działów, ugrupowania bojowe uzbrojone wyłącznie w mechaniczną broń pancerną. Skład tych jednostek różni się w zależności od ich państwowej przynależności i odmiennych zasad co do sposobu przystosowania do akcji bojowej. Z prób tych jednak można ustalić ogólne metody, jakiemi w zasadzie kierują się, w danej chwili poszczególne dowództwa.

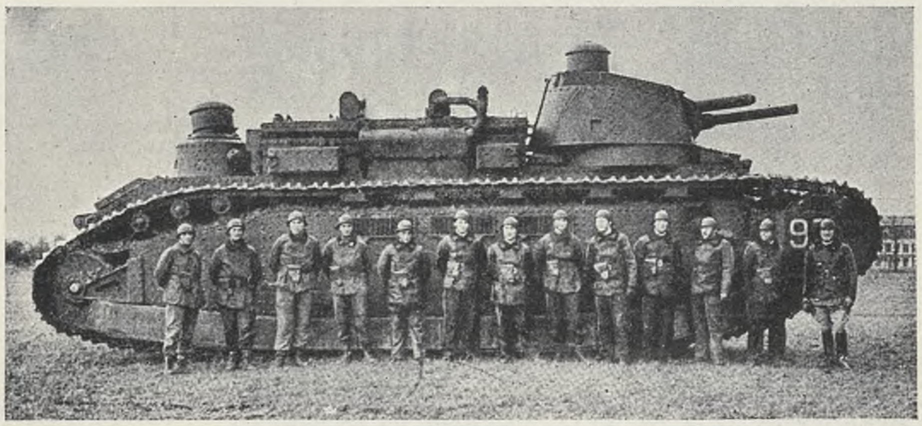
Pierwsze pojawienie się czołgów i samochodów pancernych nastąpiło jeszcze w okresie wojny światowej. Samochód pancerny, niezdatny do użytku przy złych drogach i w terenie, zresztą słabo opancerzony przed ogniem przeciwnika, znalazł jedynie zastosowanie w okresach znacznych na froncie przesunięć. Natomiast czołg, mocniej opancerzony, dostatecznie sprostał zadaniu, mogąc z łatwością poruszać się w terenie, dzięki zastosowaniu trakcji gąsienicowej i okazał w boju ogromne usługi. Pierwsze dwa stworzone modele były: 32-tonowy typ angielski, względnie słabo opancerzony, uzbrojony w dwie krótkie armaty i cztery karabiny maszynowe, oraz francuski 13-tonowy, wykonany w wytwórniach uzbrojenia „Saint-Chamond, Schneider". Typ ten w ilości 800 sztuk, pierwszy raz został zastosowany na froncie w roku 1917. Oba jednak te modele nie spełniły tych nadziei, jakie w nich pokładano. Przystąpiono więc do budowy 6½-tonowego, lekkiego typu, silnie opancerzonego. uzbrojonego, przy obsłudze dwóch ludzi, w jedną 37 mm armatę i jeden karabin maszynowy. Czołg ten zastosowany, pierwszy raz, wiosną 1918 roku, okazał się jednym z najważniejszych czynników, jakie zadecydowały o zwycięstwie u koalicji. Sukces osiągnięty przez ten model czołgu, był tak znaczny i spowodował taką masową produkcję, że w wypadku przedłużenia wojny światowej do marca 1919 roku, zjednoczone armje francuska i angielska byłyby w posiadaniu około 20.000 sztuk tej broni. Po zawarciu pokoju, produkcja sprzętu wojennego i wszelkie doświadczenie w tej dziedzinie, ustały prawie kompletnie, tak że w roku 1920. Anglja posiadała zaledwie cztery bataljony zmotoryzowane. Pierwsi z tej ogólnej apatji pokojowej ocknęli się Anglicy i zastosowali nowy program zamiany zużytych jednostek na nowe, wprowadzając typ czołgu przewyższający zaletami wszystkie dotychczasowe modele. Tank ten o wadze 12 ton, poruszany motorem 90 HP, osiąga na drogach bitych szybkość 24 km, a w terenie — 14 km. Uzbrojony jest w jedną armatę i jeden karabin maszynowy, przy obsłudze złożonej z pięciu ludzi. Promień jego działania wynosi około 200 km. Przez następnych kilka lat wysiłki angielskiego sztabu, koncentrują się w kierunku budowy ultra-lekkiego, trzy tonowego typu „tankietki", skonstruowanego przez firmę „Wickers". Tank ten posuwa się z szybkością 40 km na godzinę. W 1932 roku pojawia się nowy 4-tonowy model osiągający szybkość 16 km w terenie i 30 km na drogach bitych. W dobie dzisiejszej, w angielskiej produkcji wojennej nastąpił zwrot, w kierunku fabrykacji czołgów 16-tonowych, wyposażonych w cztery karabiny maszynowe, a nawet czołgów 20-tonowych nazwanych pancernikami lądowemi (landships).

Związek sowietów jest z koleji drugim po Anglji państwem, który dokładnie zbadał zagadnienie pancernej broni mechanicznej, jeżeli nie w kierunku jej zastosowania, to w każdym razie w kierunku ulepszonej i zmodernizowanej konstrukcji. Sowiety, aczkolwiek z dużym opóźnieniem przejęły się realizacją metod angielskich i stworzyły całą gamę różnych typów czołgów, klasyfikując takowe nie według ich wagi, a w stosunku do zadania, jakie mają wypełnić. W pierwszym więc rzędzie posiadają lekkie czołgi wywiadowcze, słabo opancerzone i bardzo szybkie; dalej rozporządzają czołgami stanowiącemi bezpośrednią pomoc i ochronę dla działań piechoty. Dowództwo dywizyjne i korpusowe rozporządzają tankami stosunkowo szybkiemi, dobrze uzbrojonemi i opancerzonemi, typu ciężkiego, wagi około 20 ton przeznaczonemi dla akcji samodzielnej. Serję tą kompletują wreszcie, ciężkie 70-tonowe czołgi, prawdziwe mastodonty, obsługiwane przez załogę złożoną z 10 ludzi. Uzbrojenie tych czołgów stanowią jedna armata i kilka karabinów maszynowych. Przeznaczeniem ich jest forsowanie linji frontu przeciwnika.

Sztab generalny włoski, biorąc pod uwagę warunki terenowe swego kraju, zaniechał budowy ciężkich czołgów, niezdatnych do użytku w górach i rozwinął swoją produkcję w kierunku utrzymania ultra-lekkiego 3 — 4 tonowego typu, oraz czołgów o średniej wadze.

Armja niemiecka, na skutek klauzul traktatu Wersalskiego, była mocno ograniczona w produkcji sprzętu wojennego, a w tej liczbie i czołgów. Po samowolnem wypowiedzeniu traktatu, w marcu 1935 r. Niemcy przystępują we własnym kraju do wzmożonej produkcji swego uzbrojenia. Do tej pory, wszystkie zamówienia wojenne, wykonywano w wytwórniach szwedzkich

NOWOCZESNY SPRZĘT WOJENNY



Francuski 70-o tonnowy czołg i jego załoga



„Le Document"

Francuskie samoloty myśliwskie otrzymują instrukcje przed wzlotem nad terenami fortyfikacyjnemi Strasburga

i rosyjskich, według teoretycznych koncepcyj niemieckich inżynierów. Teorja jednak w zastosowaniu praktycznym często wytwarza luki, które trudno jest wypełnić konstrukcją określonego prototypu. W dobie dzisiejszej zmotoryzowane oddziały armji niemieckiej ukonstytuowane są z poszczególnych ugrupowań czołgów lekkich, ważących po 6 i 8 ton, średnio opancerzonych szybkich i uzbrojonych w jedną armatę małego kalibru. Prócz tego niemcy posiadają jeszcze typ 15-tonowego czołgu, o którym dotychczas mamy bardzo nikłe wiadomości. Możliwem jest również, że mają oni jeszcze w opracowaniu modele, dostosowane do wymogów nowoczesnej techniki wojennej.

We Francji sprawa motoryzacji uległa pewnemu rozdwojeniu w związku z organiczną przynależnością czołgów do piechoty i samochodów pancernych do kawalerji. Różnica powstała jest więcej charakteru organizacyjnego i została prawie że zniwelowaną przez zastosowanie, jak przy jednych tak i przy drugich, nowoczesnej trakcji gąsienicowej. Przez dłuższy czas sztab francuski nie wierzył w wartośc samodzielną czołgu i stosował go jedynie w masowych ugrupowaniach. Doświadczenie uzyskane w czasie wojny światowej z lekkim czołgiem francuskim i zawód, jaki sprawiło zastosowanie ciężkich modeli angielskich, nakazało dowództwu francuskiemu traktować czołg, jako broń pomocniczą dla piechoty. Obecnie na skutek silnej reakcji, francuski sprzęt mechaniczny uzyskał kilka typów nowoczesnych czołgów. Do liczby tej zalicza się mała tankietka, bardzo lekka i praktyczna, skutkiem czego zyskała sobie popularną nazwę „bony do wszystkiego dla piechoty". Dalej pancerka na gąsienicach, przeznaczone dla celów wywiadowczych, zbliżone w typie do angielskiego 4-tonowego czołgu, aczkolwiek nieco cięższa. Następnie typy tanków 9 i 13-tonowych, osiągające przeciętną szybkość 25 km na godzinę, wyposażone w jedną armatę i kilka karabinów maszynowych i dostatecznie opancerzone, aby nie obawiać się skutków obstrzału artylerji polowej. Francja posiada jeszcze w rezerwie, lub w konstrukcji typy tanków ciężkich. Konieczność utrzymania broni motorowej tej wagi wynikła jeszcze w okresie działań wojennych i doprowadziła do skonstruowania 70-tonowego tanku, obsługiwanego przez 10 ludzi, uzbrojonego w jedną armatę i kilka karabinów maszynowych. Model ten do dnia dzisiejszego używany jest przez armję francuską. Różnorodność poglądów, władz wojskowych poszczególnych państw, na celowe zbudowanie motorowej broni pancernej wywołała wśród tych czynników dużo odmiennych zapatrywań i sprzecznych opinij. Doświadczenie jednak pozwoliło ustalić kilka zasadniczych metod działania, które prawie powszechnie zostały przyjęte. Metody te są nieliczne i bardzo proste:

1) plan ataku czołgów musi być zawczasu starannie opracowany i przygotowany,
2) tylko atak masowy i w zwartych kolumnach może okazać się dostatecznie skutecznym,
3) wszelkie przemarsze, nawet w celu zbliżenia się przeciwnika, winny być starannie maskowane i odbywać się w szyku rozwiniętym,
4) Wojna w Chaco wykazała, że bardzo lekkie trzy-tonowe czołgi, ze względu na słabe opancerzenie, pod obstrzałem przeciwnika nie mogą być używane. Natomiast tanki o wadze średniej stanowią pierwszorzędny materjał bojowy.

Przydział i ugrupowanie czołgów również są bardzo różne. Włosi naprzykład, przy poszczególnych dywizjach piechoty mają po jednym bataljonie tanków, ostatnio jednak utworzyli na próbę całą jedną lekką dywizję. Wynika to stąd, że w czołgach widzą oni jedynie pomoc i osłonę dla swojej piechoty. Niemcy natomiast w składzie swoich dywizji przewidują dużą ilość silnie opancerzonych ciężkich czołgów, gdyż uważają, że tylko znaczne skupienie zmotoryzowanej broni może dać silny efekt w natarciu i spowodować napięcie huraganowego obstrzału. Francuzi i anglicy przypisują czołgom właściwości ochronne i wywiadowcze, te ostatnie wynikające z wielkiej prężności, jaką rozporządzają czołgi przy akcji w przestrzeni, i w tym kierunku organizują skład swoich zmotoryzowanych jednostek. Sowiety na wzór włoski przydzielają do każdej dywizji po jednym bataljonie czołgów, przewidują jednak i znaczne ugrupowanie samodzielne, których skupienie w czasie natarcia 10 dywizji określają liczbą 15.000 czołgów.

Rozwiązanie zagadnienia mechanicznego armji stoi w bezpośrednim związku z zaopatrzeniem w materjały pędne. Państwa, uzależnione od zagranicznego importu nafty, mogą znaleźć się w okresie wojny w bardzo przykrej sytuacji. Brak benzyny bardzo łatwo może zniweczyć plany strategiczne i wysiłki techniczne i unieruchomić całą zmotoryzowaną armję prędzej, niż to uczynią antyczołgowe niemieckie pociski. Jako przykład zużycia benzyny niech posłużą ostatnie manewry w Champagne, podczas których dwie zmotoryzowane dywizje piechoty i jedna lekka dywizja motorowa, w przeciągu dwóch dni zpotrzebowały 1200 hektolitrów benzyny. Niemcy już dzisiaj szukają wyjścia z tej ewentualnej sytuacji i zaczynają stosować u siebie gazolinę i motory Diesla. W rezultacie stwierdzić musimy, że czołg bezsprzecznie jest bronią przyszłości, lecz zwyciężyć może nietylko ten, kto najlepiej potrafi nią władać, lecz i ten, kto najlepiej zaopatrzy ją w materjały pędne.

R. KRAJEWSKI

PRZEMYSŁ WOJENNY I MOTORYZACJA W SOWIETACH

Upadek broniącej się heroicznie Abisynji dowiódł, że o sile armji decyduje sprzęt, technika armji, a o zwycięstwie oparcie tej armji nie na importowanym przemyśle, lecz na rozbudowie własnego przemysłu wojennego.

Upadek Abisynji dowiódł, że i w dzisiejszych czasach może być napadnięte małe państwo i stracić swój byt samoistny wbrew opinji i sympatji całego świata.

Rozumieją to Sowiety.

Armja carskiej Rosji importowała z zagranicy 72% dział, 75% pocisków artyleryjskich, 60% karabinów, 100% samochodów.

Brak w stosownej chwili odpowiedniego materjału wojennego przyprawił Rosję o klęskę pod Laojanem i przegraną w wojnie rosyjsko-niemieckiej.

Tuchaczewski w przemówieniu swem w r. b. scharakteryzował olbrzymi wysiłek Sowietów w kierunku dozbrojenia, zmotoryzowania, uprzemysłowienia w ostatnich pięciu latach.

W ostatniem pięcioleciu zwiększyło się lotnictwo o 330%, czołgi o 2475%, czołgi lekkie o 760%, podwojono liczbę karabinów maszynowych w piechocie, łodzie podwodne o 535%, torpedowce o 470%.

Woroszyłow scharakteryzował siłę sprzętu bojowego (k. m. artylerja, czołgi, aeroplany) armji sowieckiej ilością koni mechanicznych, przypadających na 1-go żołnierza.

W r. 1929 ilość ta wynosiła 2,6 koni mechanicznych
W r. 1930 „ „ „ 3,07 „ „
W r. 1934 „ „ „ 7,74 „ „

Rosja carska posiadała tylko jeden ośrodek przemysłowy Zagłębie Donieckie.

Rosja czerwona utworzyła drugi w Uralu południowym, gdzie są olbrzymie złoża rudy żelaznej. Ośrodek ten koleją na tysiąc klm. połączyła z ośrodkiem Kuznieck (obecnie Stalińsk), gdzie są bogate kopalnie węgla i cały ten teren na przestrzeni 2500000 km. kwadratowych uprzemysłowiła, tworząc olbrzymie fabryki traktorów (Czelabińsk), wagonów (Tagil) i sprzętu wojennego.

Armja Sowiecka do 1934 r. liczyła niecałe 600 tys. ludzi w początku r. b. 1 300 tys.

Gdy dziennikarz Howard, uzyskawszy wywiad u Stalina, zapytał go: czy próba zajęcia Ułan-Batoru przez Japonję doprowadzi do „pozytywnej“ akcji Z. S. R. R.? Stalin odpowiedział stanowczo: Tak, doprowadzi.



Sprawdzanie i przygotowywanie dwóch spadochronów lotniczki przed jej wzniesieniem się w powietrze



Lotniczki sowieckie obserwują sportowe wyczyny swoich koleżanek (paraszutystek). Niektórzy z wysokości 8 tys. metrów skaczą, otwierając spadochron dopiero nad ziemią



„Na Strojkie“

Stalin, Mołotow, Woroszyłow, Ordżonikidze, Alkonis patrzą na ćwiczenia lotników i spadochroniarzy sowieckich

R. K.

MARYNARKA WOJENNA STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Rozbudowany ponad miarę potrzeb własnych podczas wojny europejskiej przemysł amerykański szuka rynków zbytu.

Na rynku chińskim i wyspach Pacyfiku przemysł ten spotkał agresywnego konkurenta w Japonji i to właśnie głównie dało impuls Stanom Zjedn. do budowania coraz silniejszej marynarki wojennej, na co rocznie teraz wydawane jest przeszło 360 milj. dol.

Gdy U. S. A. wykończą swe okręty znajdujące się w budowie będą posiadały 1,368 tys. ton okrętów wojennych, t. j. prawie tyle, co Anglja ma teraz (1 378,000 ton).

Prasa amerykańska stale przypomina o możliwości wojny amerykańsko-japońskiej, o możliwości zbombardowania miast amerykańskich a nawet New-Yorku przez lotnictwo japońskie.

W korespondencji swej z New Yorku (do oficjalnego organu M. S. Wojsk. 25.IV r. b) p. Henri Gris podaje następujące wiadomości o zbrojeniach morskich Stanów Zjednoczonych:

W ministerstwie marynarki w Waszyngtonie zgromadzeni są najwybitniejsi fachowcy, którzy na serjo zastanawiają się nad możliwością morskiego konfliktu zbrojnego o hegemonję nad Pacyfikiem na wypadek, gdyby Sowiety uwikłały się w jakąś awanturę w Europie. Rzecz prosta, Ameryka daleka jest od prowokowania tego konfliktu, na wypadek jednak zaatakowania Filipin niewątpliwie pośpieszy ona z pomocą i dlatego pragnie być przygotowana na tę ewentualność.

Zadanie polega nietylko na liczebnem powiększeniu floty wojennej. Jej stan przedstawia się w chwili obecnej w sposób następujący:

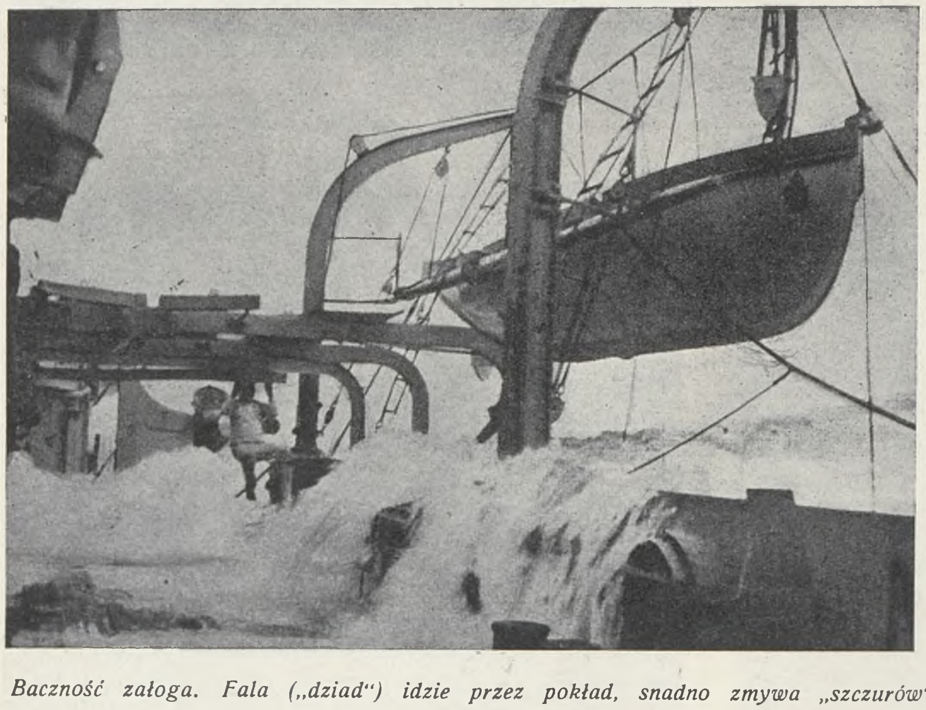
Rodzaj jednostki morskiej	Stan cynny floty U. S. A. w 1936 r.		Stan budowy		Projekt budowy do 31/XII 1936
	liczba	tonnaż	liczba	tonnaż	tonnaż
Drednaughty	15	464.300	—	—	—
Aviomatki	4	92.000	3	54.500	—
Krążowniki „A"	16	149.775	3	30.000	—
Krążowniki „B"	10	70.500	9	90.000	—
Torpedowce	213	241.105	53	84.050	51.975
Łodzie podwodne	84	70.020	16	21.900	18.860
Razem:	342	1.087.700	84	280.450	70.835

W większym jeszcze bodaj stopniu zadanie polega na usprawnieniu technicznem. Nic też dziwnego, że olbrzymie państwowe fabryki wojenne dniem i nocą strzeżone są przez tysiące detektywów. Ponad 5 tys. zaufanych i umiejących zachować tajemnicę robotników. znakomicie wykwalifikowanych, zatrudnionych jest w tych fabrykach.

Ministerstwo marynarki kładzie główny nacisk w przyszłej wojnie na radjo i flotę powietrzną. Do roli pierwszego elementu nie będzie należeć zapewne zadanie niszczycielskie (jakkolwiek wiadomem jest, że budowane są płatowce-roboty, kierowane falami radja), ile zadanie służby łączności. W tym kierunku technika osiągnęła już cuda. W roku ubiegłym prezydent Roosevelt spędził miesiąc czasu na pełnem morzu na pokładzie krążownika i przez cały ten okres przez radjo rządził państwem tak, jakby znajdował się przy aparacie telefonicznym w swoim gabinecie w Waszyngtonie. Flota amerykańska wybudowała sieć radjostacyj, za pośrednictwem których Waszyngton może się skomunikować z każdym okrętem czy statkiem, znajdującym się na otwartem morzu bez względu na szerokość i długość geograficzną. Ogromna ilość stacyj meteorologicznych daje możność okrętom orjentowania się nawet podczas mgły. Aviomatki zaś utrzymują łączność radjową ze wszystkiemi płatowcami, znajdującemi się w powietrzu.

Co się tyczy rozbudowy floty powietrznej, to już w roku ubiegłym liczebność jej na usługach floty morskiej wynosiła 1.000 aparatów. Na aviomatkach rozmieszczone jest 16 eskadr o ogólnej liczebności ok. 225 aparatów. Stopień wyszkolenia można osądzić choćby po wyczynie eskadry lotniczej aviomatki „Langley", której samoloty zgubiły swój okręt w czasie mgły. Kierowane z okrętu przez radjo lądowały aparaty jeden za drugim w oznaczonych odstępach czasu na ograniczonej przestrzeni pokładu aviomatki, wyskakując z mgły i zniżając lot, jak nieomylne duchy. Istotnie w ciągu roku ub. 99,9 proc. lotów morskich odbyli lotnicy bez katastrof.

NA PEŁNEM I WZBURZONEM MORZU



Baczność załoga. Fala („dziad") idzie przez pokład, snadno zmywa „szczurów" z pokładu do morza

W Ł O S K A   E K S P A N S J A   A F R Y K A Ń S K A



Typy kobiet abisyńskich



Abisyńczyk z bronią w dłoni przy osłonie kamiennej strzeże jeszcze od najeźdźców swego kraju w jego zakątkach



Posłuszny sługa Watykanu święci żołnierzy włoskich i karabiny maszynowe przed napadem na Abisyńczyków. Jak widać to z Nr, 18 „L'Illustrazione Italiana" stosowanie zasady: „miłuj bliźniego, jak siebie samego" bywa urozmaicone. Różne są źródła kryzysu moralnego w Europie: braku zaufania narodów do Ligi Narodów, rządu do rządu, banku do banku, sprzymierzeńca do sprzymierzeńca, kupca do kupca, człowieka do człowieka

T. ks. LUBOMIRSKI

W Ł O S K A   F L O T A   W O J E N N A

Przełomowym momentem w historji włoskiej marynarki wojennej, jest dzień 20 lipca 1866 r. Jest to pamiętna data bitwy morskiej pod Lissą, w której austrjacki admirał Tegetthoff, zniszczył prawie doszczętnie flotę włoskiego admirała Persano.

Do roku 1911 Włosi odbudowują i organizują swoją flotę, lecz następne siedem lat wojen, które Włochy prowadzą, znowu znacznie obniżają jej zdolność bojową. Rok 1922 zastaje Włochów w stanie wielkiego osłabienia. W tym czasie flota włoska liczy zaledwie pięć okrętów, posiadających jaką taką zdolność bojową. Są to okręty Dante Alighieri, Duilio, Andrea Doria, Giulio Cesare i Conte di Cavour. Prócz tych większych jednostek, Włosi posiadają jeszcze w tym okresie, kilka torpedowców i kontrtorpedowców, oraz kilka statków, otrzymanych w drodze repartycji wojennej. Układ morski w Washingtonie, z 1922 roku, przyznaje Włochom prawo powiększenia swego tonażu i wyrównania go ze stanem posiadania Francji. Decyzja ta, jak również impuls Mussoliniego, dążącego do przekształce-

nia Italji w nowoczesne imperjum Rzymskie, dodają Włochom bodźca do odbudowy floty i postawienia jej w rzędzie wielkich marynarek świata.

Znaną jest intencja; wygłoszona przez Mussoliniego, że „w czasie pokoju, jedynie potęga floty decyduje o hierarchji narodów". Z tą dewizą w sercu naród włoski przystępuje do pracy, 15 grudnia 1922 r. zostaje ustalony program reorganizacji floty, zgodnie z którym powiększono kadry marynarki, utworzono korpus saperów morskich, przeprowadzono reformę akademji morskiej i kursów wyszkoleniowych, wreszcie ukonstytuowano szkołę sztabu generalnego. Przy budowie nowych okrętów przyjęto za zasadę zastosowanie średniego tonażu i zdolność rozwijania dużych szybkości. W ten sposób Włosi, w okresie lat 1922—1934, wybudowali 149 okrętów, wszystkie jednak lżejszego typu. Stan obecny włoskiej marynarki przedstawia się następująco:

OKRĘTY LINJOWE.

W dniu dzisiejszym Włosi rozporządzają, czterema pancernikami starego typu (1911 — 1915) po 21.000 tn każdy, ktore przyjmowały jeszcze udział w wojnie światowej. Dwa z pośród nich, Cavour i Cesare są teraz w stoczniach w remoncie. W końcu tego roku, będą spuszczone na wodę dwa nowe duże pancerniki po 35.000 tn każdy. Są to Littorio i Vittorio Veneto znajdujące się obecnie jeszcze w dokach, jeden w Genui, drugi w Trieście.

KRĄŻOWNIKI.

Krążowników starego typu (1902—1910), niezdatnych do użytku, posiadają Włosi cztery. Obok nich, mają oni siedem krążowników, typu Washington (10.000 tn) Trento, Trieste, Bolzano, Zara, Fiume, Gorizia i Pola, z których trzy pierwsze posiadają, bardzo dużą szybkość (do 38 węzłów), następne cztery osiągają do 33 węzłów na godzinę. Opancerzenie tych jednostek waha się, pomiędzy 125—140 m/m grubości. Wybudowane zostały one w latach 1926—1931.

CONDOTTIERI (KRĄŻOWNIKI PO 5.000 TN).

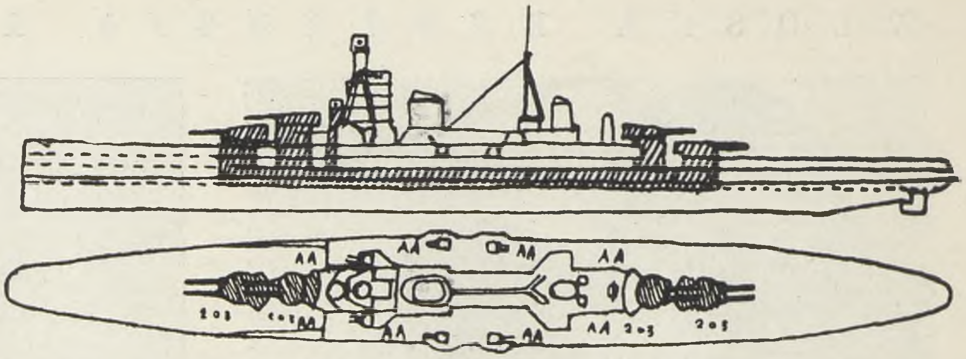
Są to okręty o grubszem opancerzeniu niż torpedowce i rozporządzające większą szybkością od krążowników typu Washington. Na skutek tych zalet jednostki te mogą skutecznie zwalczać wszelkie okręty lżejszego typu i w razie przewagi ujść swobodnie przed ogniem silniejszego przeciwnika. Takich krążowników posiadają Włosi 12, do liczby których należy jeszcze dodać siedem jednostek, pochodzących przeważnie z repartycji wojennych i znajdujących się w stanie nie do użytku.

TORPEDOWCE.

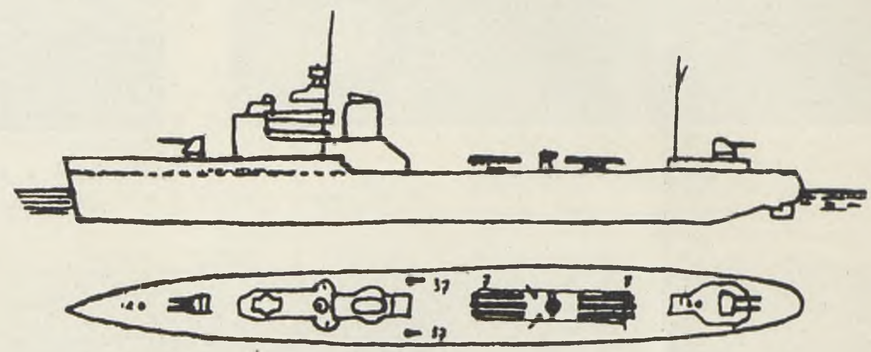
Do tej klasy zaliczają się okręty wywiadowcze, kontrtorpedowce i torpedowce. Z pośród kategorji ośmiu pierwszych, pięć jest już wycofanych z floty, jako zbyt stare i zużyte. Do tej liczby należy dodać 12 (navigatori) nowoczesnych i bardzo dobrze uzbrojonych jednostek. Kontrtorpedowce są prawie wszystkie starego typu i nie przedstawiają wielkiej wartości bojowej. Zbudowane one są według różnych modeli, jak typ Palestro — 4 jednostki, typ Curtatone—4 jednostki, typ Sella—4 jenostki, typ Sauro—4 jednostki i wreszcie 8 jednostek typu Turbine, wraz z 12 kontrtorpedowcami do tego typu zbliżonemi. Flota torpedowców składa się z 32 jednostek również typu przestarzałego, nie licząc 4 torpedowców, wykonanych według programu 1934 roku.

ŁODZIE PODWODNE.

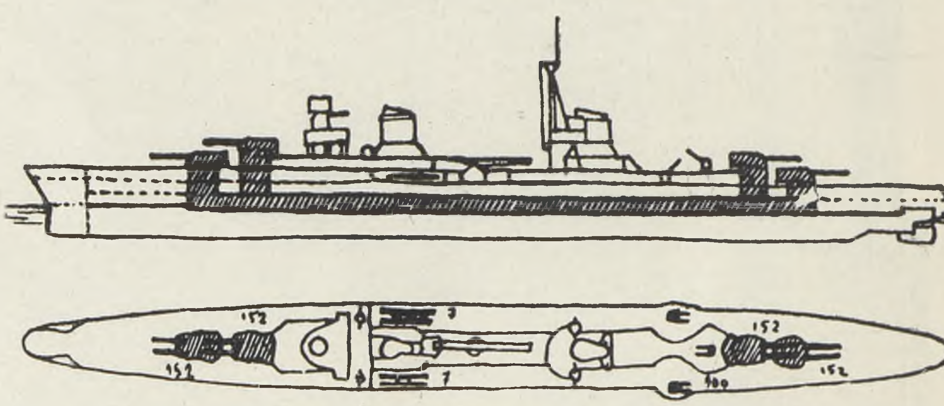
Doświadczenie wojenne i położenie geograficzne pchnęły Włochów do rozbudowy floty łodzi podwodnych, liczba których wynosi 77 jednostek. Z pośród nich



Zara, krążownik admiralski I-ej eskadry Tonaż—10000 tonn (typ Washington); długość — 182 m 82; szerokość 20 m 62; włączony do floty—1932 r.; siła maszyn—100.200 HP; szybkość—32 węzły; załoga — 30 oficerów i 800 marynarzy; uzbrojenie — 8 armat 203 mm; 16 armat 100 mm; 8 armat przeciwlotniczych 37 mm, 8 karabinów maszynowych, 1 katapulta 2 samoloty; grubość opancerzenia — płyt pancernych 140 mm, wieżyczek 127 mm, trawersów 120 mm, opancerzonych baterji 70 mm



Duca d'Aosta, krążownik 6,791 tonn (serja condottien) długość — 186 m 95; szerokość—17 m 5; włączony do floty—1935 r.; siła maszyn —110.000 HP; szybkością—36 węzłów, 5 maszyn—2 turbiny, 2 śruby wodne; załoga — 25 oficerów i 500 marynarzy; uzbrojenie — 3 armat 152 mm, 6 armat 100 mm, 8 armat przeciwlotniczych 37 mm, 8 karabinów maszynowych przeciwlotniczych 13 mm, 6 wyrzutni torpedowych 533 mm; 1 katapulta, 2 samoloty; opancerzenie—120 mm



Folgore kontrtorpedowiec programu 1929 r.; tonaż — 1220 tonn; długość—96 m 10; szerokość—9 m 30; włączony do floty—1932 r.; siła maszyn—44.000 HP; szybkość—39 węzłów; załoga—6 oficerów i 150 marynarzy; uzbrojenie — 4 armaty 120 mm, 4 armaty przeciwlotnicze — 37 mm, 4 karabiny maszynowe przeciwlotnicze — 13 mm, 6 wyrzutni torpedowych 533 mm

21 nie przedstawiają wielkiej wartości bojowej, gdyż zaliczają się do typu przestarzałego. Ta potężna flota łodzi podwodnych (Anglja posiada 60, a Stany Zjednoczone 94, z których 41 nie do użytku) klasyfikuje się w następujący sposób:

8 łodzi podwodnych dużych, 28 średnich, 34 małych i 7 przeznaczonych do zakładania min. Niektóre z pośród nich posiadają zdolność zanurzania się do 117 m, co stanowi rekord światowej głębokości.

ESKADRY, SZKOŁY i ZAŁOGA.

W chwili obecnej Włochy nie posiadają ministra marynarki, którego tytularną godność piastuje sam Mussolini. Efektywną władzę nad flotą ma w swoim ręku podsekretarz stanu admirał Cavagnari, który równocześnie jest i szefem sztabu generalnego marynarki wojennej. Siły morskie podzielone są na dwie eskadry, z których pierwsza pod dowództwem viceadmirała Bucci ma swoją bazę w La Spezzia, druga zaś pod dowództwem viceadmirała Bernotti znajduje się w Tarente. Oprócz tych dwóch baz Włosi trzymają jeszcze poszczególne jednostki: w Neapolu, Messinie, Brindizi, Pola, w archipelagu morza Egejskiego, na morzu Czerwonem, w Tripolitanji i Cyrenajce. W okresie teraźniejszej wojny, bazy te uległy pewnej zmianie. Pierwszym zadaniem rzą-

du faszystowskiego, była reorganizacja korpusu morskiego, w wyniku czego Włosi rozporządzają dzisiaj wybitnym i fachowym materjałem oficerskim. Akademja morska znajduje się w Livorno, akademja inż mech.—w Wenecji.

W La Spezzia znajdują się szkoły dla załogi floty wojennej, a więc szkoły dla telegrafistów, semaforystów i nurków. W Pola — dla mechaników kanonierów, stolarzy i wreszcie w Tarente szkoła dla hydrofonistów (podwodnego podsłuchu). Szkoły te dostarczają marynarce włosklej, nie tylko wykwalifikowany personel morski, lecz dają równocześnie marynarzy wychowanych w zrozumieniu doniosłych ideji patryjotyzmu gotowych w każdej chwili do największych poświęceń w imię zasad ideologji faszystowskiej. Ten wysoki poziom ducha włoskiej marynarki da się jedynie porównać z głębokim patryjotyzmem i energją ofiarną, jaka cechuje marynarzy japońskich Flota włoska, dzięki swoim serjom okrętów po 10.000 tn, swoim condottieri i swoim łodziom podwodnym, zalicza się dzisiaj do najpotężniejszych marynarek wojennych świata.

MARYNARKA WOJENNA WŁOCH



Krążowniki „Trieste" i „Trento"



Włoska łódź podwodna „Marcantorio Bragadino"

CZEM NIEMCY CHCĄ POKRYĆ KOSZTY PRZYSZŁEJ WOJNY

Już Napoleon powiedział: chcąc prowadzić wojnę, trzeba mieć pieniądze, pieniądze i jeszcze raz pieniądze.

Coraz więcej spotykamy w prasie niemieckiej artykułów, opinji, poglądów na temat organizacji armji i obrony państwa.

Czytelnik neutralny, przeglądając prasę niemiecką, odnosi wrażenie, że tematem, który najbardziej interesuje Niemców, jest wojna, że całe życie gospodarcze Rzeszy jest rozbudowywane z myślą o wojnie i to o wojnie tylko zwycięskiej.

W „Deutsche Volkswirt", który jest półoficjalnym organem gospodarki narodowej ukazał się artykuł, omawiający metody, za pomocą których Niemcy będą mogły sfinansować najbliższą wojnę:

Artykuł ten podaje trzy metody sfinansowania:

1) podatek wojenny rozłożony możliwie szeroko i na wszystkich;

2) przymusową pożyczkę wojenną, która byłaby pokryta ewentualną kontrybucją po skończonej zwycięskiej dla Niemców wojnie;

3) inflancję jako metodę ostateczną.

Ponadto autor w rzeczonem dzienniku zastanawia się i porównywuje sytuację finansową Niemiec z r. 1914 z chwilą obecną.

I tu czytamy ciekawe spostrzeżenia.

Wojna 1914—1918 doprowadziła Niemcy do stanu ekonomicznego, w jakim się znajdowały w roku 1890. Olbrzymi wysiłek lat ostatnich zdołał częściowo wyrównać poniesione straty, ale nie doprowadził gospodarstwa niemieckiego do takiej sytuacji, w jakiej się znajdowało w momencie wybuchu Wielkiej Wojny. Pomijając już ubytki terytorjalne, które zubożyły kraj o bogate źródła zasobów surowcowych, Niemcy są w chwili obecnej niemal całkowicie ogołocone z kapitałów. W roku 1914 zainwestowanych było w gospodarstwie niemieckiem zgórą 20 miljardów marek kapitałów zagranicznych. Obecnie kapitałów tych w Niemczech niema. Do nowej wojny Niemcy przystąpiłyby bez owych 20 miljardów i ubytek ten stanowiłby miarę osłabienia w porównaniu z rokiem 1914.

W nowej wojnie nie możnaby również liczyć na tak nieoszacowany element gospodarki wojennej, jaki stanowiły zasoby surowcowe, zdobyte w r. 1914—15 w Belgji i we Francji. To drugi czynnik *gorszości* sytuacyjnej Niemiec obecnych w porównaniu z rokiem 1914. Trzeci czynnik tkwi w fakcie niezmiernego podrożenia środków wojennych. Utrzymanie lotnictwa i zmotoryzowanej armji wiąże się z kosztami niepomiernie wyższemi, niż prymitywne (wedle kryterjów dzisiejszych) środki wojenne 1914 roku.

Te trzy momenty stawiają Niemcy obecne w sytuacji pod względem finansowym mniej korzystniej, niż sytuacja 1914 roku. Równocześnie osłabiają wartość wyliczeń, opartych na doświadczeniach Wielkiej Wojny.

Czy jednak chwila obecna przedstawia same minusy w porównaniu z rokiem 1914? Bynajmniej—odpowiada organ ministerstwa gospodarki. O ile czynniki, na które władze nie mogą mieć wpływu, leżące poza obrębem możności ich oddziaływania — stan nasycenia kraju kapitałami zagranicznemi, nowe metody wojny i t. d. — *pogłębiają* trudności finansowe wojny, o tyle czynniki, podległe woli kierowników polityki niemieckiej, trudności te *łagodzą*.

Zdaniem „Vorkswirt" zmniejszenie kosztów wojny wyniknie przedewszystkiem z usprawnienia organizacji, przygotowującej naród do stawienia go pod broń. Wyniknie również z faktu istnienia armji pracy, w których wynagrodzenie młodych ludzi jest znacznie niższe, aniżeli w normalnych formach zatrudnienia, największe zaś oszczędności powstaną wskutek funkcjonowania aparatu gospodarki wojennej w czasie pokoju; wydatków, jakie nieuchronnie pociąga za sobą *improwizowanie* aparatu wytwórczego i metod produkcji już w czasie wojny.

NOWY KRÓL EGIPTU



Po śmierci króla Fuada w Egipcie wstąpił na tron syn jego pod nazwą: Faruk I

RUCH W KANALE PANAMSKIM

Jak wynika ze sprawozdania Zarządu Kanału Panamskiego za r. 1935, okres ten nie był specjalnie korzystny dla ruchu przez Kanał. Zmniejszyła się nieco liczba statków, które przeszły przez Kanał, wynosząc 5.052 jednostek o ogólnym tonażu 26.796.703 nrt. wobec 5.342 statków o tonażu 28.970.590 nrt. w r. 1934. Przeciętna dzienna liczba statków, przechodzących przez Kanał, wynosiła w r. ub. 14.19, wobec 14.34 w r. 1934, 11.40 w r. 1933, 11.92 w r. 1932, 14.71 w. r. 1931, 16.51 w r. 1930 i 17.23 w r. 1929.

Na jesieni r. 1934 ruch przez Kanał stale wzrastał, od początku r. ub. natomiast zaczął gwałtownie spadać, głównie wskutek zmniejszenia się transportów ropy i przetworów naftowych pochodzenia kalifornijskiego. Najgorszym miesiącem był czerwiec r. ub., przypuszczalnie zarówno ze względów sezonowych, jak i spowodu niepokojów robotniczych na zachodniem wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Czysty dochód Kanału Panamskiego i przedsiębiorstw z nim związanych wynosił w r. ub. 15,5 milj. dol. co odpowiada oprocentowaniu zainwestowanego kapitału w wysokości 2.86 proc. (przy kapitale 543.7 milj. dol.). W r. 1934 dochód wynosił 18.2 milj. dol, co przy kapitale 539,2 milj. dol. dawało oprocentowanie 3.37 proc.

Udział najważniejszych krajów w ruchu przez Kanał Panamski przedstawiał się w r. ub. w sposób następujący:

	Liczba statków	Ładunki w tys. ton
Stany Zjednoczone	2.143	10.825
Anglja	1.170	5.776
Norwegja	515	2.463
Japonja	255	1.446
Niemcy	341	1.300
Szwecja	111	782
Gdańsk *)	49	440

Pierwsze miejsce w ruchu przez Kanał zajmował przewóz pomiędzy obu brzegami Ameryki Północnej. Stanowił on około 30 proc. ogólnego przewozu przez Kanał. Z ogólnej ilości 25.3 milj. ton ładunku — 30 proc. przewiezionych zostało z Oceanu Atlantyckiego na Spokojny, a 70 proc. w kierunku przeciwnym. Wśród poszczególnych towarów najpoważniejszą pozycję stanowi szmelc, którego ilości wzrastają niezwykle szybko z roku na rok. I tak liczba szmelcu żelaznego, przewiezionego przez Kanał Panamski, wynosiła w 1931 r. tylko 46.904 ton, w r. 1932 wzrosła do 87.656 ton, w r. 1933 wyniosła 273.375 ton, w r. 1934—503.277 ton, a w r. ub. 1.186.061 ton.

Dane te przytaczamy za B. R. M. z „Gazety Polskiej“ z dn. 18.V. 36.

*) Statki cysterny o obcym kapitale, pływające pod banderą gdańską.

CZŁOWIEK NA SKRZYDŁACH



Młody amerykanin Elemson w obecności 50 000 widzów pod Londynem wyskoczył na wysokości 3 000 metrów z samolotu w specjalnem ubraniu wyposażonem w skrzydła i pletwy. Obrazek przedstawia poszczególne pozy w czasie spadania. Po wywróceniu kilku kozłów, lawirował w powietrzu i na wysokości 300 metrów nad ziemią otworzył spadochron i lądował.

O UDOSTĘPNIENIU PIĘKNA PRZYRODY TURYSTOM KRAJOWYM I ZAGRANICZNYM

Gdy się wzniesiemy ponad poziom ziemi w piękny, słoneczny dzień, jakże odmiennem okiem patrzeć będziemy na błękit nieba!

Z błękitu stanie się szafirem o aksamitnym połysku, opromienionym przez wielkie, rozżagwione, pomarańczowe słońce, przez gwiazdy kolorowe, białe, żółte, niebieskie, czerwone.

I pomyśleć, że większość ludzi nie ogląda nigdy tego piękna niebios, tego piękna, królującego ponad obrębem naszego planety.

Gdybyśmy się udali hen! na północ, tam, gdzie nad pustkowiem gór i pól lodowych, pękających z hukiem armatnim od mrozu, goreje pyszna swą nieopisaną krasą zorza polarna, jakże bezmierny zachwyt owładnąłby nami!

Ku stropowi niebieskiemu pną się ogniste snopy, draperje, arkady, bramy tryumfalne, wznoszą się niezwykłe kształty architektoniczne, mienią się tęczowe, lśnią, niczem reflektory, smugi świetlne.

I pomyśleć, że nikt nie patrzy na to misterjum nieba wśród gigantycznych kryształów mieniących się wielobarwnie gór lodowych.

W przyrodzie pełno jest tego piękna niedostępnego dla oka ludzkiego. Piękno to spełnia poważnie swe misterjum w ponurem dostojeństwie samotności.

Udostępnienie cudów przyrody tym ludziom, którzy są ich pozbawieni, wciągnięcie piękna w sferę wzniosłych przeżyć człowieka jest obowiązkiem społecznym.

Obowiązkiem społecznym jest udostępnienie całej Polsce piękna Tatr, które dotychczas były bądź niedostępne, bądź trudno dostępne.

To też budowa kolejki na Kasprowy Wierch jest czynem chlubnym, jest wywiązaniem się z tego doniosłego obowiązku społecznego.

Dnia 26 lutego r. b. oddano do użytku publicznego kolejkę linową na trasie Kuźnica-Myślenickie Turnie-Kasprowy Wierch.

Kursujące z Zakopanego co 10 minut autobusy i pojazdy prywatne dowożą do Kuźnic po kilkaset osób dziennie, żądnych przejażdżki tą kolejką.

Kto był inicjatorem budowy tej kolejki i jakiemi drogami poszła realizacja projektu?

Licząc się ze stanem finansów Skarbu Państwa i z koniecznościami państwowemi, zrezygnowano zgóry z budowy na koszt Skarbu.

Ponieważ ruch turystyczny ma wielkie znaczenie dla P. K. P., zwrócono się do Ministerstwa Komunikacji o przystąpienie P. K. P. do spółki w charakterze udziałowca. Komitet Ekonomiczny Ministrów uchwałą z dn. 24 lipca 1935 r. upoważnił przedsiębiorstwo P. K. P. do przystąpienia do zakładanej spółki z udziałem w wysokości 51% kapitału zakładowego, mającego wynosić 200 tysięcy złotych.

W wyniku dłuższych rozważań i pertraktacji, założono w dniu 24 lipca 1935 spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą „Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolei Linowej Zakopane (Kuźnice) — Kasprowy Wierch i tegoż dnia dokonano wyboru członków Zarządu i Rady Nadzorczej.

Kapitał zakładowy wynosi zł. 200.000 i podzielony jest na 200 udziałów po Zł. 1.000. Udziałowcami są: a) Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe", udziałów 102 na kwotę zł. 102.000, b) Stowarzyszenie pod nazwą „Liga Popierania Turystyki", udziałów 11 na kwotę zł. 11.000,



Kolej linowa w Zakopanem
Krajobraz tatrzański z trasy

c) Towarzystwo p. n. „Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa", udziałów 10 na kwotę 10.000 złotych, d) Spółka pod firmą „The international Shipbuilding and Engineering Company Ltd. Dantzig" — w tłumaczeniu: Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn S. A. (Stocznia Gdańska), udziałów 67 na kwotę zł. 67.000, e) Spółka pod firmą „Polskie Biuro Podróży ORBIS", Spółka z o. o., udziałów 10 na kwotę zł. 10.000.

Kosztorys budowy ustalono na 2.200.000 złotych.

Koszta budowy pokryto w ten sposób, że zawarto umowy na warunkach kredytowych długoterminowych z firmami, przedsiębiorstwami prywatnemi, a mianowicie: ze Stocznią Gdyńską na sumę 1.100.000 zł., z Fabryką Lin dawniej A. Deischel S. A. w Sosnowcu, oraz innemi firmami, dostarczającemi materjałów i wykonywującemi roboty budowlane na 400.000 zł. Ponadto uzyskano pożyczkę w wysokości 500.000 zł, spłacaną na tych samych warunkach, co kredyt towarowy i budowlany.

Budowa kolejki zatrudniła wielu bezrobotnych i dała możność zarobkowania poszukującym pracy góralom.

Kolejka na Kasprowy Wierch jest faktem niezmiernie ważnym dla turystów, a zwłaszcza dla narciarzy krajowych i zagranicznych.

Z Kasprowego Wierchu narciarz ma do wyboru 6 różnych zjazdów, z których najdłuższy sięga 10 kilometrów.

W Kuźnicach przewidywana jest budowa hotelu, na Kasprowym Wierchu — stacja meteorologiczna.

Piękno Tatr to jedno z bogactw Polski. Poszanowanie tego piękna przez założenie parku Narodowego, rezerwatów jest obowiązkiem społecznym, ale niemniej doniosłym obowiązkiem jest udostępnienie tego piękna.

Nie do pomyślenia jest, aby dziatwa szkolna, aby ludzie starsi, lub fizycznie słabi mogli się wspinać na strzeliste wirchy, przebywać pieszo znaczne przestrzenie.

Dzięki istnieniu kolejki linowej nawet i dla nich możliwe się stało poznanie Tatr, a zarazem jest ono dzisiaj *bezpieczne.*

Przed uruchomieniem kolejki specjalna komisja Ministerstwa Komunikacji badała bardzo szczegółowo jej sprawność, wartość użytkową wież, hamulców, lin, słowem, bezpieczeństwo jazdy podobnie, jak to czyniono przy budowie linowych kolejek w Szwajcarji, a obecnie czynią Czesi, budując linową kolejkę na Łomnicę.

Zrozumiałą jest rzeczą, że wszelki nieprzeciętny, wystrzelający ponad szarzyznę codzienną czyn społeczny spotyka się z aplauzem ogółu i z krytyką nierobów



Kolej linowa w Zakopanem. Wagonik na tle Giewontu i Kalatówek

i malkontentów, których nigdy i nigdzie nie brak.

To też na temat kolejki na Kasprowy Wierch wywiązała się ożywiona wymiana zdań w prasie i w kawiarniach.

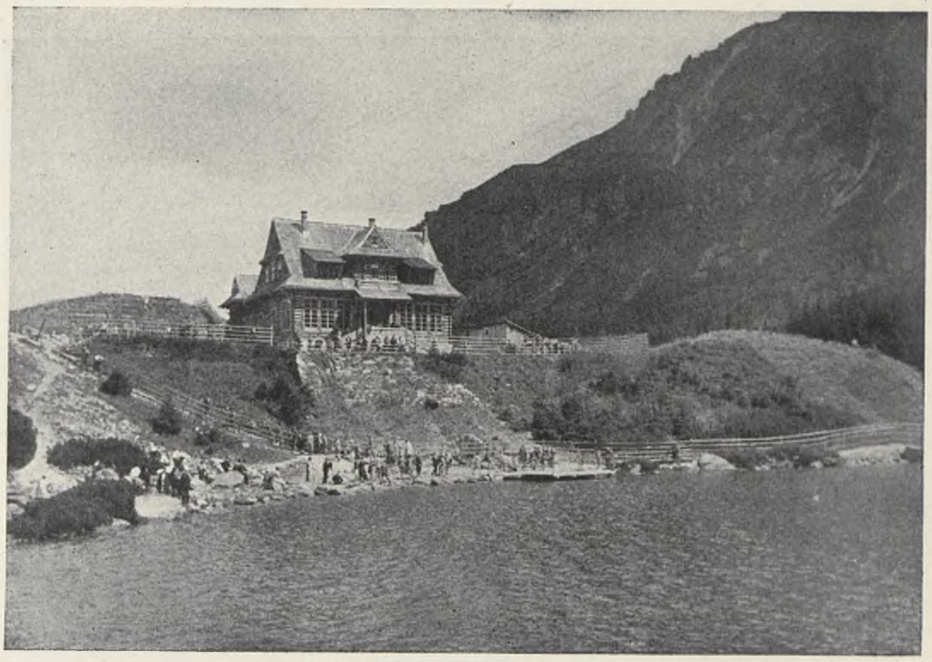
Nieżyciową nawskroś dewizą jest: czynić Tatry niedostępnemi dla człowieka, acz wszelkie urządzenia związane z napływem ludzi szpecą piękno gór.

Poprawienie bilansu płatniczego Polski przez dopływ turystów z zagranicy wymaga wielu urządzeń i ulepszeń w kraju.

Napływ turystów wzmoże się, o ile udostępnimy im należycie poznawanie osobliwości naszego kraju, o ile zapewnimy im wszelkie wygody.

Oglądanie przez swoich i obcych ciemnych borów smerekowych, kosodrzewiny na zboczach skał, dzikich zębatych krzesanic, mrocznych żlebów, paści w Tatrach, połogich regli ze stadami owiec. Oglądanie ozdób i strojów naszych górali, ich cuch, kierbców, parzenic na kożuchach, ząbców i kół w otoku na sosrębach—oglądanie tego piękna tatrzańskiego, jednego z działów naszego majątku narodowego nie w reprodukcjach obrazkowych, nie w woskowem panopticum, ale takim, jakim ono jest w życiu, wymaga udostępnienia, wymaga specjalnych pociągów turystycznych, hoteli i takich kolejek linowych, jak kolejka Kuźnica — Turnie Myśliwieckie — Kasprowy Wierch.

URZĄDZENIA DLA TURYSTÓW W TATRACH



Schronisko nad Morskiem Okiem

TURYSTYKA W POLSCE

Wprawdzie wycieczki krajoznawcze i wyjazdy na letniska były w Polsce uprawiane i przed wojną, jednakże ruch ten nie był zupełnie zorganizowany i aczkolwiek istniały i działały towarzystwa o charakterze turystycznym, jednakże akcja ich, kierunki i propaganda były niewystarczające, wręcz znikome.

Po wojnie zainteresowanie turystyką wzrosło, aby ująć całokształt spraw turystycznych w jedną rękę i nadać im odpowiedni kierunek, doceniając ich znaczenie gospodarcze, utworzono w Ministerstwie Robót Publicznych referat turystyki, a równocześnie Polskie Koleje Państwowe zaczynają akcję propagandowo-wydawniczą, ożywiając tem turystykę kolejową.

Wkrótce potem przy połączeniu Min. Robót Publicznych z Ministerstwem Kolei powstaje Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji. Odtąd rok po roku następuje poprawa w organizacji oraz skoordynowanie wysiłków związków i towarzystw turystycznych z władzami państwowemi.

Zainteresowanie turystyką wzrosło i wzrasta nadal wprost żywiołowo. O ile przed dziesięciu bodaj laty odwiedzano jedynie uzdrowiska i renomowane letniskowe miejscowości zaś sportom zimowym oddawały się bardzo nieliczne jednostki, o tyle dziś w okresie letnim, wiosennym i jesiennym istnieje masowy ruch turystów, zaś na śnieg wylegają takie ilości narciarzy, o jakich się przed niewielu laty nie śniło się w najśmielszych marzeniach.

Zatem turyści w Polsce są. Gorzej natomiast przedstawia się sprawa przemysłu turystycznego, którego rozwój powinien przynajmniej iść w parze z rozwojem ruchu.

Inwestycje turystyczne jednak z roku na rok również przeprowadza się we wzmożonem tempie. Dużo wprawdzie wody upłynie, zanim dorównamy na tem polu innym krajom europejskim, trzeba jednak dodać na usprawiedliwienie, że praca turystyczna u nas jest pracą pionierską, że nie mając takich tradycyj, jak Italja, Szwajcarja czy Hiszpanja, idziemy jednak stale naprzód i choć jeszcze (szczególnie w dziedzinie lotnictwa) szwankujemy, jednak postęp jest widoczny.

Hotelarze i ci wszyscy, którzy z turystyki żyją, zaczynają rozumieć, że bez pewnych nawet poświęceń ponoszonych dziś nie ugruntują sobie dobrego bytu na przyszłość. Im prędzej dojdą do tego przekonania, tem dla nich lepiej. Trudno dziś wytężać siły w kierunku propagandy turystyki zagranicą, kiedy przyjezdni cudzoziemcy nie mają gdzie mieszkać. Poziom wymagań przybyszów jest znacznie wyższy od wymagań przeciętnego polaka turysty, to też należałoby właściwie podnieść skalę wymagań turystów wewnętrznych, którzy zmusiliby właścicieli hoteli i pensjonatów do zmiany pojęć takich np., że wanna i prysznic dotychczas są uważane za „luksus".

Powstała przed rokiem Liga Popierania Turystyki, organizująca masowy ruch turystyczny i inwestycyjny, ma trudne ale szerokie pole do rozwinięcia swej działalności.

Turystyka polska ma wszelkie widoki rozwoju dziś, będąc pod opieką i kierownictwem Państwa, racjonalnie się rozbudowuje, powstają nowe szlaki turystyczne i schroniska, hotele i pensjonaty unowocześniają się, jednem słowem powstało nowe źródło dochodów.

Jeżeli jedna strona, t. j. społeczeństwo będzie rozumiało, ile przyjemności i emocji, daje turystyka, a druga strona t. j. ci, którzy tworzą przemysł turystyczny obliczą, że zyski z turystyki nie są doraźne, ale tworzą ciągłość, jeśli je dobrze i racjonalnie kalkulować, wówczas obie strony będą zadowolone. Początek w każdym razie zrobiono.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1935

Liczba polskich *linij regularnych* wzrosła w 1935 r. z 9 do 14, a mianowicie:

1) Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. uruchomiło w końcu kwietnia linje do Havru z warunkowem zawijaniem do Cherbourga, Dover wzgl. Londynu. Na Linji tej kursuje co 2 tygodnie statek pasażersko-towarowy s/s „Warszawa";

„Żegluga Polska" S. A. uruchomiła:

2) w końcu sierpnia linję na Łotwę (Ryga, Libawa, Kłajpeda), na której kursuje co 2 tygodnie zacharterowany statek s/s „Falken".

3) w początku września przystąpiła do współpracy z Svenska Orient Line, Göteborg — na linji do portów Lewantu; na linji tej w dyspozycji „Żeglugi Polskiej" i pod jej flagą kursują m/s „Levant" (ex-„Blaland") i s/s „Sarmacja" (ex-„Smaland"), które łącznie ze statkami szwedzkiego towarzystwa zapewniają 4 regularne połączenia na miesiąc z portami: Aleksandrja, Jaffa, Haifa, Pireus, Konstantynopol, (Stambuł), raz na miesiąc z portami: Algier, Beyrouth, Salonica, Bourgas, oraz w miarę dostatecznych ładunków przewidziane jest zawijanie do wszystkich większych portów Lewantu;

4) na dz. 7/XI przypada inauguracja linjj do Ameryki Południowej, dokąd w dniu tym odpłynął z Gdyni s/s „Wisła", pozostający od dłuższego czasu bezczynnie; jak wiadomo, na linji tej został uruchomiony drugi statek s/s „Pułaski", który w dniu 28/II b. r. opuścil Gdynię, zabierając komplet pasażerów i pełny ładunek towarów;

5) wreszcie z początkiem sezonu importu owoców południowych, „Żegluga Polska" skierowała 2 statki trampowe na komunikację regularną z portami Hiszpanji; dotychczas jest to linja o charakterze półregularnym.

W ruchu statków w naszych portach statki polskie zajęły w 1935 r.: w Gdyni — drugie miejsce z 584 statkami (13·44%) o tonnażu 614.537 nrt na wyjściu. na ogólną liczbę 4.772 statków o pojemności 4.565.120 nrt, w Gdańsku — czwarte miejsce z 289 statkami (7·72%) o pojemności 228.932 nrt, na ogólną ilość 4.480 statków na wyjściu o pojemności 2.858.714 nrt.

Przewozy ogólne (bez przewozów żeglugi przybrzeżnej) w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. kształtowały się następująco (w tonnach):

	Wywóz	*Przywóz*	*Tranzyt*	*Razem*
1935	897.550	245.180	54.855	1.197.585
1934	712.394	167.959	82.396	962.749
Wzrost (+) lub spadek (—) w 1935 r. w stos. do 1934 r.	+ 185.156 (25·99%)	+ 77.221 (45·98%)	— 27.541 (33·40%)	+ 234.836 24·39%)

Przywozy ogólne w wysokości 1.197.585 t. stanowią rekord pracy naszej marynarki i są o ponad 100 tys. t wyższe, niż w 1932 r., w którym wynosiły 1.094.833 t.

Dane powyższego zestawienia świadczą z jednej strony o rozwoju pracy i rosnącem znaczeniu naszej floty, z drugiej zaś—są wymownem świadectwem jej braków.

Największe przewozy i wzrost przewozów w liczbach bezwzględnych wykazuje „Żegluga Polska"—dzięki nowym linjom regularnym, na których przewieziono 34.884 t (linje: lewantyńska, łotewska i szwedzka, przyczem tylko ta ostatnia, otwarta w grudniu 1934 r., pracowała przez cały rok). Wykazana suma przewozów nie obejmuje linji południowo-amerykańskiej i hiszpańskiej, które zostały umieszczone w przewozach trampowych tego towarzystwa. Na dawnych linjach regularnych wzrost przewozów zaznaczył się na linji antwerpijskiej (z 49.982 t do 61.834 t), linje finlandzka i hamburska utrzymały swoje przewozy na poziomie 1934 r., wreszcie na linji rotterdamskiej zaznaczył się spadek obrotów (z 92.665 t do 86.647 t) — wskutek znacznego zmniejszenia się przywozu na tej linji, a pomimo wzrostu wywozu i tranzytu.

Wobec braków własnego tonnażu „Żeglugą Polska" zmuszona jest korzystać ze statków wynajętych (charterowanych), któremi przewieziono 47.433 t, co stanowi ponad 21% obrotów na linjach regularnych tego towarzystwa. W charterze „Żeglugi Polskiej" pracuje 5 statków, które są przekonywującym dowodem niedostateczności tonnażu w zakresie prac już dokonanych. Braki pod tym względem są, oczywiście, znacznie większe, jeżeli się weźmie pod uwagę możliwości obowiązek prowadzenia dalszych prac rozwojowych.

„Polbryt" — Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. wykazuje nieznaczny wzrost obrotów — dzięki zwiększeniu zarówno przywozu jak i wywozu na linji londyńskiej, natomiast linja hulska wykazuje nieznaczny spadek obrotów. Uruchomiona przez to towarzystwo linja do Le Havre nie odgrywa dotąd w ruchu towarowym poważniejszej roli.

Obroty towarzystwa „Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe" (bez poczty) wykazują stosunkowo największy wzrost, w szczególności na linji palestyńskiej, gdzie w ostatnim kwartale 1935 r. został postawiony drugi statek s/s „Kościuszko".

Stosunkowo poważny wzrost obrotów towarowych zaznacza się i na linji amerykańskiej, gdzie ładownie towarowe nowego motorowca m/s „Piłsudski" były w ostatnich podróżach w kierunku na zachód całkowicie wyzyskane. Świadczy to o usprawnieniu aparatu akwizycyjnego w zakresie ładunków na tej linji, co pozwala żywić nadzieję, że drugi motorowiec m/s „Batory", który rozpoczął swoją pracę, będzie pod tym względem należycie wyzyskany, a to tem bardziej, że że „Batory" został zaopatrzony w ładownie chłodzone. Ma to wielkie znaczenie wobec dobrze rozwijającego się eksportu konserw i różnych wyrobów mięsnych do Ameryki.

Przewozy pasażerów w omawianym roku kształtowały się następująco (w nawiasach—liczby za 1934 r.):

Na linji Gdynia — Ameryka w kierunku do Ameryki przewieziono 4.272 pasażerów łącznie z emigrantami (4.447), przeciętna frekwencja—505 (318), w kierunku do Gdyni—3.386 (3.264 przy przeciętnej frekwencji 242 (233). Razem obrót pasażerski na tej linji wynosi 7.655 (7.711), przeciętna frekwencja w obu kierunkach—273 (275). Widzimy więc nieznaczny zresztą spadek którego nie zdołał wyrównać m/s „Piłsudski". Praca na tej linji naszego flagowego statku zahamowała zaznaczający się o wiele wyraźniej na tym szlaku spadek frekwencji pasażerów w piewszych 3 kwartałach ub. r., a rozpoczynający wkrótce swoje podróże siostrzany statek m/s „Batory" wyrównywuje szanse konkurencyjne towarzystwa „Gdynia—Ameryka L. Ż. w akwizycji pasażerów do Ameryki z państw bałtyckich i skandynawskich. Klucz więc sytuacji na najbliższą przyszłość spoczywa w odpowiedniem zorganizowaniu aparatu akwizycyjnego, by nowoczesne, piękne wygodne i stosunkowo najtańsze nasze statki-hotele zdobyły sobie dostateczną liczbę pasażerów.

Na linji palestyńskiej (Konstanca — Haifa) przewieziono: do Palestyny 22 632 (15.795) pasażerów i emigrantów, przeciętna frekwencja—780 (633), w kierunku do Konstancy—5.277 (5.542), przeciętna frekwencja—182 (222). Razem na linji palestyńskiej przewieziono 27.909 (21.337) osób, przeciętna frekwencja—481 (426). Tutaj więc stwierdzamy znaczny wzrost ruchu dzięki emigracji Żydów do Palestyny. Na linjach angielskich przewieziono w obu kierunkach 821 (904) pasażerów, na linji do Le Havre—3.871 pasażerów i emigrantów, wreszcie na wszystkich linjach „Żeglugi Polskiej"—910 pasażerów.

Ogółem statki polskie przewiozły w 1935 r. 41.166 osób (bez wycieczek i ruchu przybrzeżnego), co w porównaniu z 1934 r. (30.424 osób) stanowi wzrost o 10.742 (35·3%).

Na wycieczkach, zorganizowanych przez Tow. Gdynia—Ameryki L. Ż, wzięło udział 6.116 turystów.

W ruchu przybrzeżnym przewieziono 188.115 osób, wreszcie przy zwiedzaniu portu w Gdyni—4.254. („Polska Gospodarcza").

Z PANORAMY GDYNI



Ulica Portowa w Gdyni

NOWA LINJA REGULARNA.

Firma Bergenske Baltic Trunsport Ltd zgłosiła w Urzędzie Morskim nową własną regularną linję okrętową, łączącą Gdynię i Gdańsk z portami w Sztokholmie, Vestervik i Oskarhann. Na nowej linji będą kursować zacharterowany przez Bergenske statek „Ingeborg", przyczem rozkład podróży ustalony został w ten sposób, iż powyższy statek będzie zawijać do Gdyni co 14 dni, udając się następnie co drugą podróż do Vestervik lub do Oskarhamn. Nowa linja zaczyna swą pracę w II połowie b. m.

PRÓBY NOWEGO HOLOWNIKA „ŻEGLUGI POLSKIEJ".

Stocznia Gdyńska wykonała budowę dużego holownika ratowniczego i przeciwpożarowego, zamówionego przez Wydział Holowniczo-Ratowniczy „Żeglugi Polskiej". Nowy holownik otrzymał nazwę „Tytan"; długość jego wynosi 33 83 m, szerokość 8·20 m, zanurzenie 4 m, siła maszyn 750 KM, maksymalna osiągalna szybkość 11 węzłów.

„Tytan" zaopatrzony jest we wszelkie nowoczesne urządzenia, odpowiadające jego przeznaczeniu, oraz posiada specjalne wzmocnienia przeciwlodowe, które pozwolą posługiwać się nim, jako łamaczem lodów.

Po odbywanych obecnie próbach „Tytan" zostanie oddany do użytku „Żeglugi Polskiej".

WIZYTA PRZEDSTAWICIELA ANGIELSKIEGO MINISTRA SKARBU W GDYNI.

W dn. 13 b. m. przyjechał do Gdyni P. Nixon, przedstawiciel angielskiego Ministerstwa Skarbu. P. Nixonowi towarzyszyli Panowie: Wiceminister Komunikacji Inż. Piasecki, Prezes Banku Polskiego A. Koc, oraz jako przedstawiciele polskiego Ministerstwa Skarbu — Dyr. Departamentu Baczyński, Naczelnik Wydziału Domaniewski, Radca Ruciński i Radca Zbijewski.

Gości powitali na dworcu gdańskim: Dyrektor Depart. Morskiego Minister. Przem. i Handlu P. L. Możdżeński, przedstawiciele miejscowych władz miejskich i portowych oraz Dyrektor gdańskiego Oddziału Banku Polskiego. Z dworca kolejowego udano się na zwiedzenie portu i jego urządzeń, w godzinach zaś popołudniowych goście odjechali na kilka godzin do Juraty, skąd tego samego dnia wieczornym pociągiem powrócili do Warszawy.

DZIENNIKARZE JUGOSŁOWIAŃSCY W GDYNI.

W dniu 14 b. m. przybyła do Gdyni z Krakowa wycieczka bawiących w Polsce dziennikarzy jugosłowiańskich, którym towarzyszyli delegaci Min. Spraw Zagr. Panowie: Xawery Glinka i Siedlecki. Goście złożyli wizyty Komisarzowi Rządu i Dyrektorowi Urzędu Morskiego, poczem zwiedzili port gdyński i miasto. Wieczorem tego samego dnia goście wyjechali wieczornym pociągiem do Warszawy.

NOWE DZIEŁO KOMPOZYTORA PIEŚNI MORSKICH



Stanisław Kazuro, wybitny kompozytor polski, profesor warsz. konserwatorjum muzycznego, wystawił w Filharmonji w b. r. operę „Powrót". Nietylko muzykę ale i libretto do tej opery Kazuro napisał sam, niby słowiański Bojan. Fabuła baśniowa tej opery obrazuje z niezwykłą ekspresją stosunek wielkiej idei „życia" w społeczeństwie do tegoż społeczeństwa i do jej urzędowych rzeczników, którzy nie zawsze są zdolni stać na wysokości swego zadania.

Niema też w tem nic dziwnego, że opera ta została przyjęta przez publiczność i prasę stołeczną — entuzjastycznie. Kazuro posiada we swym dorobku wielkie oratorja „Słońce", „Lot", dzieła symfoniczne, wokalne, pedagogiczne, ale i posiada jeszcze większe zastępy swoich uczniów, zwolenników i przyjaciół w całej Polsce

PAŃSTWOWA WYTWÓRNIA PROCHU W PIONKACH JAKO OŚRODEK PRACY SPOŁECZNEJ

Zjawiskiem, świadczącym o kulturalnej twórczości Narodu Polskiego, jest istnienie Państwowej Wytwórni Prochu w Pionkach, stanowiącej w swoim powiecie ośrodek życia gospodarczego, oświatowego i pracy społecznej.

OŚWIATA.

P. W. P. w trosce o wychowanie dzieci swoich pracowników, wybudowała w Pionkach piękną 7-klasową szkołę powszechną, wyposażoną w najważniejsze szkolne urządzenia, w której kształci się 1250 dzieci, otaczanych nieustanną opieką, polegającą na dokarmianiu ich i przestrzeganiu higjeny. W tym samym budynku mieści się również i dokształcająca szkoła zawodowa, która 80 uczniom daje fachowe i społeczne wykształcenie i równocześnie możność praktyki w poszczególnych działach wytwórni. Wykładowcami w tej szkole są inżynierowie i technicy P. W. P., oraz nauczycielstwo szkoły powszechnej. Poparciem Dyrekcji cieszy się także Przedszkole dla dzieci pracowników, do którego uczęszcza około 70 dzieci. Rok rocznie Wytwórnia finansuje również w 100%, 16-tygodniowe kursy dla swych pracowników analfabetów, a obecnie czyni jeszcze starania o zorganizowanie w Pionkach gimnazjum, które znalazłoby swą siedzibę w budynku Szkoły Powszechnej.

KULTURALNE OŚRODKI DLA PRACOWNIKÓW P. W. P.

Organizacja pracy społecznej wśród pracowników P. W. P. została przez Dyrekcję w dużym stopniu ułatwiona, dzięki wybudowaniu dwóch kasyn; jednego dla urzędników i drugiego dla pracowników. Kasyno urzędnicze posiada dużą, pięknie urządzoną salę dla przedstawień teatralnych, kinematograficznych, odczytów, zebrań i zabaw i wyposażone jest w bibljotekę, składającą się z 4500 tomów, w tem 300 tomów dla młodzieży. Kasyno pracowników również ma swoją bibljotekę, składającą się z 2500 tomów, w tem około 200 książek dla dzieci i młodzieży. Prócz tego kasyno to oddaje do dyspozycji rzemieślników i robotników tanią stołówkę i czytelnię. Obydwa lokale wyposażone są w radia, pianina i gry towarzyskie i stanowią dogodne miejsce zebrań dla częstych odczytów na tematy społeczne, historyczne, krajoznawcze, przyrodnicze i obrony przeciwlotniczej. Dużem powodzeniem i frekwencją cieszą się związane dwa kółka dramatyczne, wystawiające sztuki, stojące na wysokim poziomie artystycznym. P. W. P. posiada również swoje zespoły muzyczne, jak orkiestrę koleżeńską urzędników, chór męski „Echo" i zespół mandolinistów. Wreszcie zaznaczyć należy o istnieniu jeszcze jednego ośrodka kultury, którym jest świetlica dla młodzieży, pozostająca pod kierownictwem miejscowego nauczycielstwa.



Dr. Inż. Jan Prot, naczelny dyrektor Państwowej Wytwórni Prochu

UWZGLĘDNIENIE POTRZEB DUCHOWYCH.

Pięknym pomnikiem, świadczącym o trosce, z jaką odnoszą się Dyrekcja, pracownicy i okoliczna ludność P. W. P. do potrzeb duchowych, jest nowowybudowany kościół parafjalny, należący do najpiękniejszych kościołów w woj. Kieleckiem. Koszty budowy zostały pokryte dzięki finansowej pomocy, udzielonej przez Dyrekcję, oraz ze składek uzyskanych z samoopodatkowania się pracowników, w wysokości 1% od uposażenia. Składki te, zbierane w ciągu szeregu lat, wynosiły sumę około 216.000 zł. Kościół ten zbudowany jest według planu znanego architekta inż. Szyllera.

SAMORZĄD.

Dzięki inicjatywie Dyrekcji w 1931 r. został zorganizowany samorząd gminy Pionki, w radzie gminnej zasiadają urzędnicy Wytwórni w liczbie 15. Jest to jedna z niewielu gmin w Polsce, która pochwalić się może tak dużym odsetkiem inteligentów, to też ich współpraca przejawia się na każdym kroku, w poczynaniach samorządu, dzięki której opieka społeczna, budowa dróg, szkolnictwo, oświata pozaszkolna i opieka zdrowia publicznego stoją na odpowiednio wysokim poziomie.

ORGANIZACJA SPÓŁDZIELCZOŚCI.

Sprzedaż i zakup produktów rolnych, jak również i artykułów pierwszej potrzeby, zostały skoncentrowane w spółdzielni, utworzonej w celu uchronienia pracowników wytwórni od wyzysku pośredników. Spółdzielnia ta pod nazwą „Spółdzielcze Stowarzyszenie Spożywców Proch" rozwinęła się niesłychanie szybko i dzisiaj już posiada 6 filji i sklep centralny na terenie Wytwórni. Spółdzielnia w pierwszym rzędzie dba o zaopatrywanie swoich klijentów, po niskich cenach, w towary doborowej jakości i pomimo, że jej obroty oparte są wyłącznie na tranzakcjach gotówkowych, to jednak obrót z roku 1932 wyniósł 669.000 zł., a z 1935 r. — 630.000 zł., chociaż rok ten należał do bardzo finansowo ciężkich. Ludność miejscowa również korzysta z usług Spółdzielni, której zasada handlowa, nie udzielania kredytu, uczy klijentów oszczędności w ograniczeniu swych zakupów w ramach ustalonego budżetu. Drugą placówką gospodarczą-społeczną jest Spółdzielnia oszczędnościowo-pożyczkowa „Proch", licząca 1693 członków. Powstanie tej placówki zawdzięczać należy jedynie trosce Dyrekcji o polepszenie bytu pracowników P. W. P., jak również wpojenie w nich zasad oszczędnościowych, w drodze składania każdomiesięcznych przymusowych kwot na oszczędność. Spółdzielnia udziela swoim członkom niskoprocentowego kredytu na zakup artykułów pierwszej potrzeby, co chroni pracowników Wytwórni od zaciągania rujnujących pożyczek lichwiarskich. Uzasadnienie udzielania kredytu jest oparte na pewnych wychowawczych metodach, wprowadzonych w życie przez Dyrekcję, która, opiekując się swemi pracownikami, bacznie śledzi, aby ich stan zadłużenia był umotywowany potrzebą ży-



Domy mieszkalne pracowników Państw. Wytwórni Prochu w Pionkach. Kolonja robotnicza.



Zjazd delegatów Związku Rezerwistów powiatu Kozienickiego z prezesem Związku naczelnym dyr. p. dr. inż. Janem Protem pośrodku



Defilada Związku Rezerwistów w Pionkach

ciową, z zastosowaniem możliwych oszczędności. Na dzień 31 grudnia 1935 r. oszczędności członków tej Spółdzielni wynosiły około 110.808 zł., udziały zaś około 125.808 zł.

DOMKI ROBOTNICZE.

P. W. P. jest jednym z tych rzadkich przedsiębiorstw, które samorzutnie przyczyniły się do stworzenia dla swoich pracowników miłych i kulturalnych warunków mieszkaniowych. Akcja ta polegała nietylko na oddaniu przez Dyrekcję pod budowę domków robotniczych, własnych terenów Wytwórni, jak również i gruntów, uzyskanych w tym celu od Dyrekcji Lasów Państwowych, lecz także i na sfinansowaniu samej budowy domków przez udzielenie pracownikom kredytów w wysokości 400.000 zł. Pożyczki te udzielane są tylko długoletnim i najlepszym pracownikom i nie przekraczają, w poszczególnym wypadku, sumy 4000 zł. Kredyt ten udzielany jest na okres do lat pięciu za pośrednictwem spółdzielni pożyczkowo-oszczędnościowej „Proch" przy oprocentowaniu równym zawsze odnośnej stopie dyskontowej Banku Polskiego. Umowy z pracownikami zawiera P. W. P. na okres 36 lat na podstawie kontraktów dzierżawnych przy czynszu, wynoszącym rocznie 0,6 grosza za 1 m² gruntu i na zasadzie planów, zatwierdzonych przez Dyrekcję. Pożyczki te są opłacane w ratach miesięcznych, w drodze potrącenia należności z poborów pracownika. W ten sposób powstały dwie wzorowe kolonje mieszkalne, w skład których wchodzi około 100 nowowybudowanych domków. Stworzenie tych kolonij nietylko wiąże pracownika silnym węzłem z jego warsztatem pracy, lecz zarazem usuwa bolączki niedogodnych i częstokroć bardzo odległych od terenu Wytwórni dawnych mieszkań.

SIEĆ DRÓG BITYCH.

Nie można pominąć milczeniem wysiłków, jakie P. W. P. poczyniła w dziedzinie rozbudowy sieci komunikacyjnej na terenie pow. Kozienickiego. Z jednej strony konieczność posiadania sieci dróg bitych dla przewozu wyprodukowanych przez siebie towarów, z drugiej troska o zatrudnienie dla okolicznych bezrobotnych skłoniły Dyrekcję do podjęcia inicjatywy wybudowania szosy, łączącej teren Wytwórni z drogą wojewódzką Kozienice—Radom oraz do przystąpienia do spółki drogowej dla wybudowania dojazdu do stacji kolejowej Pionki. W dalszym ciągu w 1934 r. przystąpiono do stworzenia 2-ch dróg bitych, do Zwolenia i do Brzózy. Samorządy powiatu Kozienickiego, znajdujące się w trudnych warunkach finansowych nie byłyby w stanie samodzielnie podjąć się wykonania projektowanych robót. Dyrekcja Wytwórni i w tym wypadku przychodzi samorządom z pomocą, przeznaczając ze swoich funduszów rocznie na ten cel 15 000 zł. i uzyskuje zgodę swoich pracowników na potrącanie w przeciągu 6 miesięcy w roku $^3/_4$% z ich zarobków, dla pokrycia brakującego jeszcze kapitału inwestycyjnego. Wydział Powiatowy w Kozienicach, dla którego budowa tych dróg jest podniesieniem stanu gospodarczego powiatu, przeznacza na ten cel 18.000 zł. rocznie i Fundusz Pracy — 28.000 zł. rocznie. Zainteresowane wsie i gminy ofiarowują oddzielnie w naturaljach, kamienie i robociznę, wartości około 10.000 zł. rocznie. Na drodze Pionki—Brzóza ułożono już bruk na przestrzeni 2944 mb., a na reszcie trasy wykonano roboty ziemne i zwieziono potrzebny kamień. Roboty te przeprowadzono kosztem 140.000 zł.

ORGANIZACYJNA PRACA SPOŁECZNA.

Członkowie Dyrekcji i urzędnicy stworzyli na terenie Wytwórni 37 organizacyj społecznych. Największą z tych organizacyj jest „Kozienicki Obwód Powiatowy LOPP" z siedzibą w Pionkach. Dzięki wydatnej pozabiurowej pracy urzędników Wytwórni, inspirowanej pełnem poświęcenia obywatelskiem stanowiskiem, powstało w 1932 r. na terenie powiatu około 30 kół LOPP, systematycznie odwiedzanych i lustrowanych przez założycieli, gdzie wygłaszane są odczyty z przezroczami i organizowane kursy instruktorskie i podinstruktorskie dla ludności powiatu. Budżet Obwodu wynosi około 15.000 zł. rocznie. Organizacja LOPP posiada w powiecie około 3.000 członków, oraz instruktora Obwodu, który przygotowuje mieszkańców do obrony przeciwlotniczej i gazowej. Na terenie Wytwórni egzystują 4 koła miejscowe męskie i 1 kobiece. Dzięki wysoko uspołecznionemu stanowisku Dyrekcji Wytwórni i jej pracowników, powiat Kozienicki osiągnął piękne rezultaty swojej pracy obywatelskiej.

Oddział P. C. K. w Pionkach, istniejący od 1931 roku i liczący około 1.300 członków spośród pracowników Wytwórni, podjął się zadania przeszkolenia pracowników Wytwórni, tworząc drużyny ratownicze na poszczególnych wydziałach. Dla rodzin pracowników organizuje odczyty i pogadanki w zakresie ratownictwa, opieki nad rannymi i t. p., oraz zakupuje ekwipunki drużyn i przyrządy sanitarne ze składek członkowskich.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

L. M. i K. posiada w Pionkach swój oddział liczący około 1.000 członków. W skład tego oddziału wchodzi również i sekcja Marynarki Wojennej, przez ręce której przechodzą rocznie dość znaczne sumy, zbierane drogą imprez i składek. Działalność Oddziału L. M. i K. przejawia się w propagandzie idei kolonji polskich, spraw emigracyjnych, rozwoju marynarki wojennej i handlowej i wszelkich sportów wodnych, jak żeglarstwa, nauki pływania, wyścigi kajaków, zawody pływackie i t. p. Oddział L. M. i K. organizuje wykłady i odczyty, stojące na bardzo wysokim poziomie. Ze swoich funduszów utrzymywany jest również i stypendysta, Polak z Brazylji, który pobiera naukę w jednej z uczelni Warszawskich.

ZWIĄZEK REZERWISTÓW.

Koło Z. R. w Pionkach egzystuje od 1929 roku i liczy 540 członków czynnych i 600 członków wspierających. Koło to promieniuje na cały powiat swoją działalnością i jest najlepiej zorganizowaną placówką społeczną w Polsce. W roku 1933 powstaje Związek Powiatowy Rezerwistów w Pionkach, którego wszyscy czynni członkowie posiadają mundury. Własnością Pow. Zw. Rez. są dwie strzelnice, na terenie powiatu, oraz 3 świetlice, gdzie koncentruje się praca oświatowa i wyszkoleniowa. Stan członków Pow. Zw. R. — 1.213 w tem 33 oficerów, 14 podchorążych i 217 podoficerów. Zadaniem Związku są: organizacja kół w powiecie, samopomoc i szkolenie wojskowe i obywatelskie rezerwistów. Funkcje kierownicze pełnią pracownicy Wytwórni, wygłaszają odczyty i pogadanki w kołach powiatu, których dotychczas założono osiem. Szkoleniem oddziałów zajmują się oficerowie rezerwy.

ZWIĄZEK STRZELECKI.

Na terenie gminy Pionki i sąsiadujących gmin Jedlni i Suskowoli, w roku 1926, powstał samodzielny Oddział Zw. Strzeleckiego, który dzięki poparciu moralnemu i finansowemu Dyrekcji, wybija się na jedno z czołowych miejsc w Związku Strzeleckim. Liczne nagrody strzeleckie i marszowe, zdobyte na zawodach zarówno okręgowych, jak i ogólno-państwowych, świadczą o tężyźnie fizycznej i moralnej tej placówki. Samodzielny rejon Z. S. zorganizował 18 hufców strzeleckich w pobliskich wsiach. Szkolenie przyszłych żołnierzy odbywa się pod kierownictwem podchorążych i oficerów rezerwy, pracowników P.W. P., stanowiących w liczbie 24 kadrę instruktorską. Większość oddziałów wyposażona jest w mundury. Utworzony został również i referat wychowania obywatelskiego, w poczet którego wchodzą zaproszeni z pośród pracowników Wytwórni. Zadaniem referatu jest wygłaszanie po wsiach pogadanek i odczytów z różnych gałęzi wiedzy. Prelegentom, dzięki ideowemu i starannemu przygotowaniu referatów, udało się uzyskać dużą ilość słuchaczy. nietylko wśród młodzieży, ale także i wśród ludności, zamieszkującej teren wspomnianych trzech gmin. Ponadto zorganizowano 17 zespołów przysposobienia rolniczego, w celu zakładania poletek doświadczalnych i krzewienia kultury rolnej, co dodatnio wpłynęło na poprawę ubogiej, w tych miejscowościach, gleby. Kierownictwo rejonu Z. S. założyło w Pionkach bibljotekę, liczącą około 265 tomów dzieł naukowych, o charakterze przeważnie rolniczym, z których korzystają gospodarze wiejscy.

PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE KOBIET

Związek ten, założony w 1934 r., liczący około 150 członkiń, rekrutujących się przeważnie z robotnic P. W. P., organizuje kursy strzelania, obozy letnie dla dziewcząt, oraz prowadzi świetlicę im. Prezydentowej Marji Mościckiej, w lokalu użyczonym przez Dyrekcję Wytwórni, gdzie odbywają się odczyty i nauka różnych robót kobiecych.

ZWIĄZEK OFICERÓW REZERWY

Z. O. R. stanowi kadrę wyszkoleniową w zakresie P. W. dla Związku Strzeleckiego i dla Zw. Rezerwistów. Związek ten liczy 41 członków wszystkich oficerów rezerwy, pracujących w organizacjach społecznych.

ZWIĄZEK LEGJONISTÓW W PIONKACH

Związkowi temu przypadło trudne zadanie uporządkowania pobliskiego Wytwórni pobojowiska pod wsią Laski, pamiętnego bitwą Legjonów, walczących pod wodzą Komendanta Marszałka Józefa Piłsudskiego. Na miejscu walki, gdzie przez długie lata poniewierały się kości bojowników niepodległości, stanął piękny grobowiec, wykonany staraniem Związku, Dyrekcji Wytwórni i miejscowego starostwa. Pomnik ten będzie wieczną pamiątką bohaterskich bojów pod Laskami i otaczany jest opieką Związku i Dyrekcji Kolei, dbających o jego estetycvny wygląd. Niezależnie od tego przy szkole w Laskach, w której kwaterował Marszałek Piłsudski została przez Zw. Legjonistów wmurowana pamiątkowa tablica. W kierunku społecznym Związek również przejawia ożywioną działalność, urządza uroczyste pochody i otacza swoich członków troskliwą opieką.

DZIAŁALNOŚĆ SPORTOWA

W roku 1925 na terenie Wytwórni został założony klub sportowy „Proch" posiadający sekcje; piłki nożnej, lekkoatletyczną, tenisową, hockeyową, kolarską, bokserską, motocyklową, koszykówki i siatkówki. Klub sportowy „Proch" zdobył dużo nagród we wszystkich rozgrywkach w swoich kategorjach i cieszy się poparciem moralnem i finansowem Dyrekcji, która wychodzi z założenia, że wychowanie sportowe i szlachetna rywalizacja odciągają robotnika od rozrywek mniej godziwych.

POLSKIE TOWARZYSTWO KRAJOZNAWCZE

P. T. K. istnieje od roku 1925, liczy około 150 członków i urządza wycieczki rozbudzające zamiłowanie do zwiedzania i poznania kraju. Ponadto Towarzsstwo popularyzuje turystykę, wyświetla filmy krajoznawcze i t. p.

Pracownicy Wytwórni, zawsze żądni pogłębienia swojej fachowej wiedzy, organizują się w Związki Inżynierów i Techników, których zadaniem jest popieranie pracy kulturalno-społecznej i organizowanie wycieczek naukowo-technicznych.

W zakończeniu, jako spostrzeżenie bezstronnego widza, dodać musimy, że w całej tej twórczej akcji, która wre i kipi na terenie P. W. P. w Pionkach widać rękę kierowniczą i opiekuńczą Nacz. Dyr. Dra Inż. Jana Prota, który fachową inicjatywą, rozumną organizacją i światłem zrozumieniem istotnych potrzeb pracowników potrafił wzniecić zapał do kulturalnej pracy i obywatelskiego czynu, jednocząc wszystkich swoich podwładnych w jedną pożyteczną dla Polski rodzinę. *T. L.*

SZWEDZKI PRZEMYSŁ METALOWY NA RYNKU POLSKIM

Dobre stosunki handlowe polsko-szwedzkie powodują na rynku polskim zbyt na niektóre wyroby pochodzenia szwedzkiego, jak np. wysokowartościową stal marki „Sandviken". W produkcji tych wyrobów specjalizują się dwie firmy, z których pierwsza:

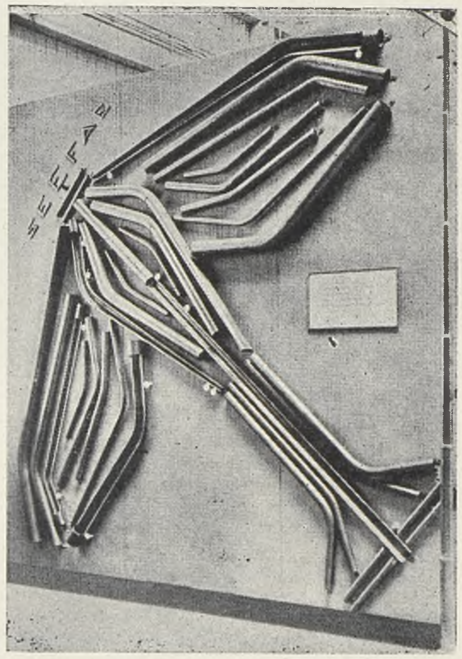
Sandvikens Jernverks Aktiebolag - Sandviken Szwecja.

Wyrabia taśmy stalowe, materjały dla aeroplanów, *rury bez szwów*, nierdzewne, ogniotrwałe i kwasoodporne, dla samolotów i celów konstrukcyjnych; dalej *stal konstrukcyjną* dla wszystkich celów, oraz *stal taśmową, na zimno walcowaną*, hartowaną, lub niehartowaną, również w gatunku nierdzewnym; prócz wymienionych wyrobów fabryka produkuje jeszcze *profile, stal narzędziową drut stalowy i ciągniony*, jak również i drut fortepianowy, sprężynowy i nierdzewny, wreszcie *transportery z taśmy stalowej*,

i druga:

See Fabriks Aktiebolag — Sandviken, Szwecja

Specjalizuje się w produkcji *rur kotłowych do okrętów wojennych*, oraz *rur do budowy samolotów*. Fabrykaty tej firmy znane są w przemyśle lotniczym całego świata. Państwowe Doświadczalne Warsztaty Lotnicze w Warszawie również korzystały z wyrobów tej fabryki. Zaznaczyć należy, że polski samolot, typ R. W. D — 9, który zdobył pierwszą nagrodę w Międzynarodowym Challenge'u 1934 r., był skonstruowany z zastosowaniem *rur stalowych chromoniklowanych*, wykonanych przez firmę *„Seefab" w Szwecji.*



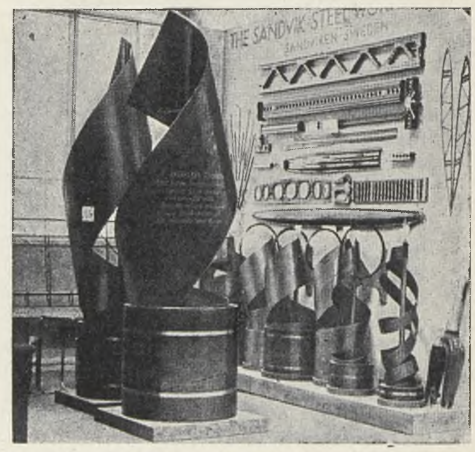
Fragment stoiska „Seefab" na wystawie międzynarodowej w 1931 r. w Stockholmie, przedstawiający samolot złożony z rur wykonanych ze stali chromoniklowanej.

Fabrykaty i półfabrykaty obydwóch tych wytwórni słyną z jakości i dobroci i nie ustępują w gatunku stalowym wyrobom angielskim. Z tego też powodu *stal marki Sandviken*, ma duże zastosowanie i w Polsce, jak np. przy fabrykacji *pił tartacznych*. Piły takie wykonywuje polska firma *„Sanda" w Warszawie*, której znak fabryczny *„rybka"*, znany jest w polskim przemyśle drzewnym.

Generalnym przedstawicielem tych firm na Polskę jest:

Biuro Agenturowo-Handlowe J. Grounes Warszawa, Czackiego 1, tel. 214-36.

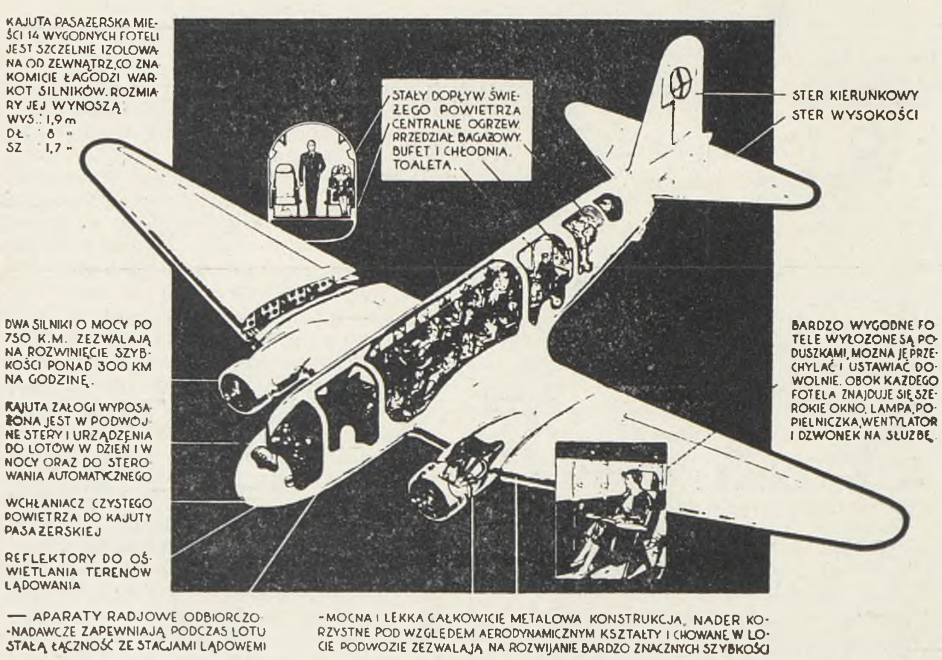
Firma ta zaopatruje polski przemysł, w stal i wyroby stalowe w wysokim gatunku. Przez swoje tranzakcje wymienne, firma *J. Grounes* przyczyniła się do wprowadzenia polskiego węgla na rynek szwedzki, korzystnie współdziałając w aktywności naszego bilansu zagranicznego.



Stoisko firmy Sandvikens Jernverks Aktiebolag-Sandviken na międzynarodowej wystawie turystyczno-lotniczej w Stockholmie w 1931 r.

Z CYWILNEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

SAMOLOTY TYPU DOUGLAS D·C·2·POLSKICH LINIJ LOTNICZYCH «LOT» 1935.



Patrz artykuł „Polska Komunikacja Powietrzna"



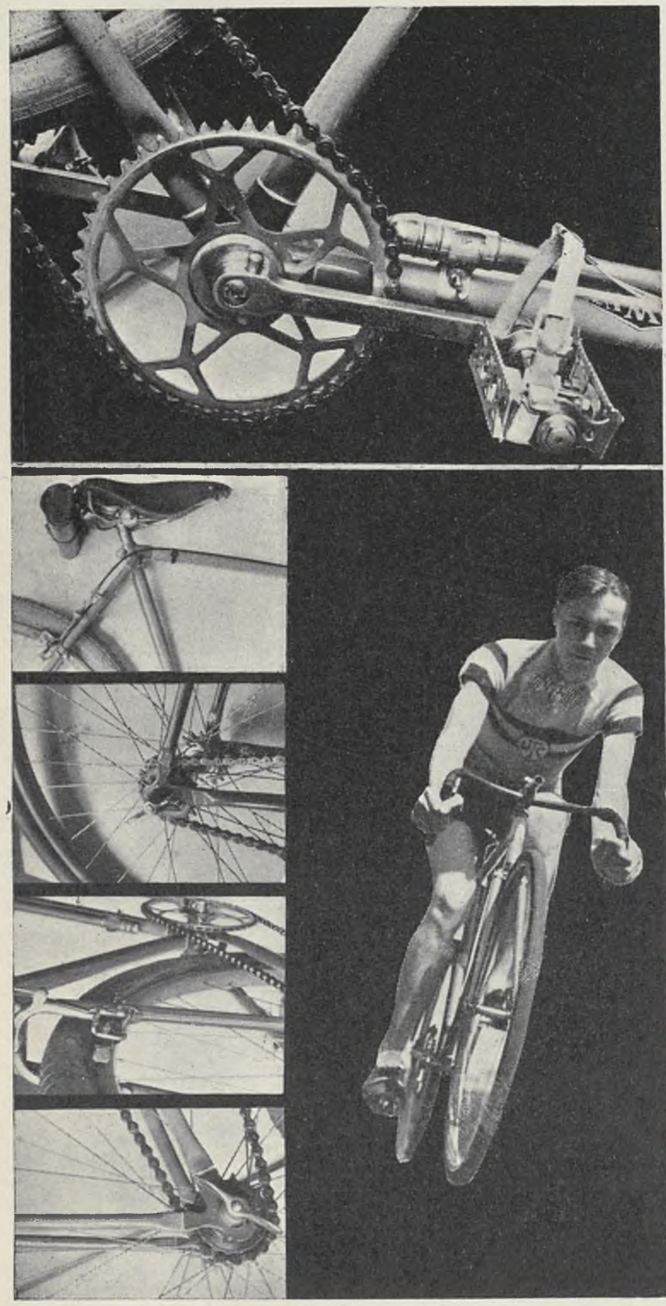
Dymitr Czakow literat i publicysta bułgarski, autor zbiorów poezji „Pod obłak" „Predanje" licznych nowel i artykułów z dziedziny krytyki dzieł sztuki, przybył do Polski, jako wysłannik porozumienia prasowego polsko-bułgarskiego dla bezpośredniego poznania polskiej sztuki i kultury. P. Czakow jest redaktorem działu politycznego kilku dzienników bułgarskich

PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY W POLSCE

Cały świat dzisiaj organizuje się pod hasłem motoryzacji. Naszem zadaniem będzie jedynie omówienie sprawy rozwoju przemysłu samochodowego w Polsce, jako gałęzi produkcji, stanowiącej podstawę motoryzacji. Własna produkcja przedstawia dla Państwa poważne atuty natury ekonomicznej, a więc uniezależnia kraj od importu zagranicznego, stwarza placówkę przemysłową, dającą zatrudnienie licznym pracownikom i umożliwia budowę wozu, przystosowanego w typie do miejscowych potrzeb i wymagań. Dlatego też powstanie pierwszej fabryki samochodów „Polski Fiat", podległej Państwowym Zakładom Inżynierji, jest faktem doniosłym, nie tylko w dziedzinie motoryzacji, lecz również i posunięciem o pierwszorzędnem znaczeniu w życiu ekonomicznem kraju. Pojęcie „Pierwsza Fabryka Samochodów", mimowoli może nasunąć nawet wśród rzesz sympatyków poważne zastrzeżenia w kierunku technicznego wykonania wozu, jak również i w kierunku jego praktycznego zastosowania Obawy te mogą być wywołane historją pierwszych wytwórni samochodowych, które poświęciły dużo pracy, czasu, prób i poniosły ogromne koszty, zanim nabyły w budowie wozów konieczne doświadczenie, odpowiadające wymaganiom technicznym i handlowym, stawianym przez kupującą klijentelę. W celu uniknięcia zawodnych prób i przykrych doświadczeń, z jakiemi zwykle związane są pierwsze kroki, P. Z. Inż. postanowiły pójść po wytkniętej linji, stosując metodę produkcji, już w założeniu wykluczającą wszelkie niepowodzenie. Metoda ta polega na wyzyskaniu i zastosowaniu długoletnich doświadczeń, nabytych przez najstarsze i największe zagraniczne wytwórnie samochodowe. Po długich wstępnych studjach uznano za najodpowiedniejszą konstrukcję wozów fabryki „Fiat" w Turynie, jedną z największych wytwórni samochodowych świata. Z nią też zawarto umowę, na mocy której P. Z. Inż. nabyły patent „Fiata" i otrzymały gotowe modele, jako wzór do fabrykacji samochodu polskiego typu. Okolicznością, potwierdzającą słuszny wybór modelu, jest fakt, że patenty Fiata zakupiły Niemcy—fabr. N. S. U., Czechy—fabr. Walter, Francja—Simca Fiat, a więc kraje, posiadające swój własny, bogaty i rozwinięty przemysł samochodowy.

Ciężkie warunki, w jakich znajduje się sieć drogowa w Polsce, sprawiły, że pierwsze sprowadzone modele Fiata wykazały pewne braki konstrukcyjne. Defekty te, w wozach, produkowanych w kraju, zostały usunięte przez wzmocnienie ram, resorów i zwiększenie całego szeregu przekrojów, co wprowadziło w fabrykacji zasadnicze zmiany. Nietylko jednak wzięto pod uwagę zmianę części, wykazujących nadmierne zużycie, lecz również i tych, które w ręku polskiego kierowcy wydawały się nie dosyć wytrzymałemi. W ten sposób skonstruowano wóz, wykonany w 75 — 97% z krajowych surowców i z krajowych fabrykatów, słusznie zasługujący na nazwę „Polski Fiat".

Równocześnie położono i duży nacisk na wykończenie i wyekwipowanie samochodu „Polski Fiat“, przez co wyposażenie jego jest bogatsze, niż Fiata z zagranicy. Jako dowód niech posłuży fakt uznania we Włoszech polskiego seryjnego typu, za wóz wyjątkowo luksusowy i zbudowany na specjalne zamówienie. Nieufność polskiego społeczeństwa do wyrobów krajowych stała się paradoksalną przyczyną powodzenia „Polskiego Fiata“. Wobec ogólnego niedowierzania, że w Polsce naprawdę budują się samochody, nabywano Polskie Fiaty, w przekonaniu o ich zagranicznem pochodzeniu. Popyt na te wozy był tak duży, że ich produkcja z 1935 roku została na kilka miesięcy naprzód zgóry rozkupioną. Spotykano się nawet z ofertami kupna po cenach podwyższonych za natychmiastowe dostarczenie wozu. W związku z tem produkcja P. Z. Inż. na sezon roku 1936 została znacznie zwiększona, wobec czego nie grozi już dzisiaj nabywcom niewygoda oczekiwania na otrzymanie zakupionego samochodu. Prócz małego modelu 508 — Polskiego Fiata, opracowano również typ wozu średniego na 5 i 6 osób. W zakończeniu możemy z dumą stwierdzić, że Polska posiada dzisiaj swoje własne samochody, zbudowane z myślą o kraju, rękami polskiego robotnika.



DRUKOWANO NA PAPIERZE MIRKOWSKIEJ FABRYKI PAPIERU

Klisze wykonano w Zakładzie Chemigraficznym St. Kwiatkowski „Grafia", tel. 11-57-49, Dzielna 5, Warszawa.

Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P.K.O. 25.110.

Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., 1/2 350, 1/3 250, 1/4 200

Dyrektor wydawnictwa: *E. Lindner.* Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski.*

Druk. M. GARASIŃSKI. Warszawa